



# DET FÖRSTA MÖTET MED EN STAD

- en fallstudie om hur entréplatser kan identifieras och gestaltas i Täby

Sveriges lantbruksuniversitet

Fakulteten för naturresurser och jordbruksvetenskap

Institutionen för stad och land, avdelningen för landskapsarkitektur, Uppsala

Examensarbete för yrkesexamen på landskapsarkitekturprogrammet

EX0504 Självständigt arbete i landskapsarkitektur, 30 hp

Nivå: Avancerad A2E

© 2015 Anna Jonsson, e-post: [anna.s.jonsson@live.se](mailto:anna.s.jonsson@live.se)

Titel på svenska: Det första mötet med en stad - en fallstudie om hur entréplatser kan identifieras och gestaltas i Täby

Title in English: The first encounter with a city - a case study on how entrance areas can be identified and designed in Täby

Handledare: Tuula Eriksson, institutionen för stad och land

Examinator: Hildegun Nilsson Varhelyi, institutionen för stad och land

Biträdande examinator: Ulla Berglund, institutionen för stad och land

Omslagsbild: Ett första möte med Täby. Lokaltågstation Galoppfältet i Täby med Täby Centrum i bakgrunden. Foto: Anna Jonsson, 2015-05-20

Upphovsrätt: Samtliga bilder/foton/illustrationer/kartor i examensarbetet är tagna/gjorda av Anna Jonsson

Originalformat: A3

Nyckelord: stadsentré, entré, uppfattning, intryck, identitet, trafikplats, transportstruktur

Online publication of this work: <http://epsilon.slu.se>



# SAMMANFATTNING

**Att anlända till eller passera en stad gör intryck** - medvetet eller omedvetet så bidrar omgivningarna vi passerar till att påverka vår bild av staden. Mötet med staden och dess miljöer kan således vara såväl inbjudande som avvisande beroende på utformning och hur vi tolkar den.

Stadens gräns har i takt med att städerna växer ihop blivit allt mer diffus. Entrén till staden är inte alltid en självklar punkt där stad och landsbygd möts och inte heller behöver den vara märkbar där den juridiska gränsen är placerad. Entrén fyller dock viktiga funktioner för staden då den förutom att markera övergången till staden även genererar en välkomsteffekt. Stadens identitet kan framhävas vilket både påverkar boendes hemkänsla och besökares bild av staden. Stadsentrén fungerar därmed som en annonsplats som man kan använda för att påverka besökarnas och invånarnas uppfattning av staden.

En stads identitet och vår uppfattning av en plats skapas dock av en mängd sinnesintryck. Att synliggöra en plats innebär att förmedla en helhetsbild, vilket påverkas av den individuella och mentala bild som vi själva skapar. Identitet genereras sålunda inte endast av den fysiska strukturen utan byggs upp av vad som händer och hur människor faktiskt agerar på platsen vilket influeras av personliga erfarenheter och upplevelser.

Syftet med detta examensarbete är att identifiera strategiskt viktiga entréplatser för de som anländer till eller passerar Täby, samt att på en av dessa platser utforma ett förslag till gestaltning som fungerar som entréposition i staden och som ger ett intryck av stadens identitet och karaktär.

I arbetet tas ett helhetsgrepp över stadens entréer och i vilka olika skepnader och situationer i staden de kan uppstå. En analys som tog hänsyn till såväl stadens identitet som transportstruktur identifierade de entréplatser som är av störst tyngd för stadens bild och uppfattning, och ett gestaltningsförslag gjordes sedan på en av entréplatserna. Arbetets två huvudsakliga delar – identifiering och gestaltning – genomfördes i flera steg.

Den inledande identifieringen av entréplatser bestod av litteraturinläsning och egna observationer, samt en diskussion med landskapsarkitekter på Täby kommun. Identifieringen resulterade i ett antal entréplatser och entrésträckor som sammanställdes och markerades på en karta över kommunen.

Parallellt med identifieringen genomfördes även en surveyundersökning där ett slumpvist urval av både personer som bodde i och var besökande till Täby intervjuades, vilket gav information om deras uppfattning om Täby och stadens entréplatser.

Den avslutande gestaltningen gjordes på en trafikplats i stadens norra del, på basis av den information som arbetets inledande del gav. Viktiga faktorer för gestaltningen var dess anpassning till omgivningen, samt hur man uppfattar omgivningen i fart och hur gestaltningen kan förmedlas genom växter.

Första mötet påverkar vårt intryck av staden

Platsens identitet och marknadsföring kräver såväl fysiska element som mänsklig närvaro

Vilka platser i Täby är viktiga för mötet med staden?

**Täby är en kustnära kommun** belägen ca 2 mil norr om Stockholm. Kommunen har drygt 67 000 invånare och kännetecknas av titeln på kommunens grönplan – Halva Täby grönt. Staden är utpekad i RUFS (Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen) att bli en regional stadskärna, vilket präglar översiktsplanen och utvecklingen av kommunen. Genom kommunen går Roslagsbanan som utgör en viktig stomme i kollektivtrafiknätet.

I den genomförda surveyundersökningen framkom det att Täby främst var känt för anläggningen Täby Centrum hos såväl boende som besökare. Staden upplevdes ha mycket natur, vilken dock inte var tydlig i samma grad inom staden som i dess omgivningar. Närheten till vatten var hos många av besökarna helt okänt medan de boende värderade vattnet högt. Majoriteten av de tillfrågade kunde varken peka ut en plats där de upplevde sig vara framme i Täby eller positiva eller negativa områden längs miljöerna de brukar passera.

Entréplatserna som identifierades som viktiga för mötet med Täby bestod främst av knutpunkter i transportnätet samt platser med egen tyngd i den egna transportstrukturen. Platserna utgörs exempelvis av de större stationerna längs Roslagsbanan samt trafikplatser längs det regionala vägnätet. Samtidigt inkluderades längre sträckor av stor vikt, exempelvis E18 genom Täby och Bergtorpsvägen som en infart mot Täbys centrala delar, där resenärerna hinner få en uppfattning av staden under en längre tid.

Gestaltningen valdes att utföras på en trafikplats i kommunens nordöstra del. Dess position är inte i direkt anslutning till staden, men den har en funktion som avtagsväg till utvecklingsområden i Täby vilket ger platsen ett syfte av entré. Målet med gestaltningen på trafikplatsen är att skapa en helhetskänsla som uppmärksammar resenären om platsen. Gestaltningen ska vara anpassad till den hastighet och position ur vilken människor upplever den, samt vara anpassad till förutsättningarna på platsen. Resultatet utgår från känslan av helhet och en storskalig, undermedveten uppfattning snarare än att resenären ska behöva fokusera på detaljer och enstaka objekt. Gestaltningen utnyttjar den omgivande tallskogen som upplevs uthuggen i cirklar runt trafikplatsen, vars ringar övergår till en mittpunkt med grönska av löv. Vid ankomst till platsen ges resenären känslan av att komma till en luftig öppning i en resa som annars domineras av tät tallskog.

Täby - en framtida grön regional stadskärna

Boendes och besökares syn på Täby

Mötet med staden - knutpunkter i transportstrukturen

**Examensarbetet synliggör** vikten av att tydliggöra entréplatserna som en del i att skapa en positiv och representativ bild av en stad. Var dessa entréplatser är belägna påverkas av stadens struktur, vilket i Täbys fall domineras av transportstrukturen och delvis berodde på bristen av tydliga kontraster i täthet och karaktär, vilka annars är platser man som resenär uppmärksammar. Fortsatta undersökningar om resenärernas känsla att vara framme i en stad skulle i detta fall vara önskvärt. Att dessutom undersöka platser där vegetationen är det främsta medlet att skapa en känsla av välkomnande och identitet vore även det användbart, då arbetet gjorde det tydligt för mig att det är lätt att förlita sig på skyltar och enstaka föremål för att underlätta orientering och förmedla identitet.

Vad som påverkar en plats identitet och hur vi uppfattar den är dock en komplex fråga som beror av såväl objektiv fakta som subjektiva känslor. Konstateras kan ändå att alla miljöer i staden ingår och kan påverka vår bild av den. Entréerna är det första vi möts av och de innehar således en möjlighet att vara det som först bjuder oss in i staden.

Entréplatser som en del i att skapa en helhetsuppfattning om staden

# SUMMARY

Arriving to or passing a city makes an impression. Whether we know it or not, the environments we pass contribute to influence our image of the city. The encounter with a city and its environments can therefore either act inviting or repelling depending on its design and how we interpret it.

When cities grow into each other, the limit of the city has become more and more diffuse. The entrance to the city does not necessarily consist of an obvious point where the city and the countryside meet or where the legal limit is placed. Though, the entrance fulfills important functions when it clarifies the transition to the city and generates a sense of welcoming. Also, the identity of the city can be highlighted which can create a homely atmosphere and affect the image of the city. The city entrance therefore acts as an advertising space which can be used to influence the impression of the city.

Identity and impression of a place are though created by a great variety of sensory impressions - to promote a place you have to convey an overall picture which in turn is affected by the individual and mental image that we create ourselves. Thus, identity is generated not only by the physical structure but is built up of what is happening and how people actually are acting on site. This in turn is influenced by personal experiences.

The aim of this master thesis is to identify strategically important entrance areas for those who arrive at or pass Täby, and to give a suggestion of how to design one of those places so it works as an entrance to the city and conveys the identity of the city.

In the thesis, a comprehensive view is taken to the city entrances and in which shapes they occur. By using an analysis that combine the identity of the city and its transportation systems, the most important city entrances regarding the image of the city were identified, followed by a design proposal of one of the identified places. The main parts of the work, identifying and designing, was made in several steps as follows.

The initial identification consisted of reading relevant literature and make observations on my own, which followed by a discussion with landscape architects at the municipality. The identification resulted in several entrance areas that was marked on a map.

Parallel to the identification, a survey study was made where a random selection of people both living in and visiting Täby were interviewed. The survey study gave information of peoples impression of Täby and its city entrances.

**Täby is a coastal municipality** located approximately 20 kilometers north of Stockholm. It has just over 67 000 inhabitants and it is characterized by the thought that half of the municipality should be green. In the Regional Development Plan for the County of Stockholm, the city is mentioned to become a regional town centre, which permeates the development of the municipality. Roslagsbanan is a local train that is important for the public transport in the area.

In the survey study it appeared that both inhabitants and visitors thought that Täby was mainly known for the shopping center Täby Centrum. The city was perceived to have a lot of nature, however, the nature was mostly perceived to exist in the surrounding areas and not as much in the city centre. The water was valued high by the inhabitants, but many of the visitors did not even know that Täby is located by the sea. The majority of the respondents could neither mention a place where they felt that they arrived in Täby nor positive and negative areas along the environments they usually pass.

The city entrances identified important for the encounter with Täby consisted mainly by nodes in the transport network or places with an important function in its own transport structure, as big stations along the railway track or interchanges. Longer routes where it is possible for the travelers to get an impression of Täby during quite a long time were also included. Examples of routes that are included are E18 and Bergtorpsvägen.

The design was made on an interchange in the north-eastern part of Täby. Its position is not directly connected to the city, but it has a function as entrance to development areas in Täby. The aim of the design is to create an overall feeling that makes the traveler pay attention to the site. The design should be adapted to the speed from which it is perceived, as well as to the conditions on site. The result is based on a holistic sense of place and a large-scale, subconscious perception rather than detailed objects for the travelers to focus on. The design make use of the surrounding pine woods to create a circle shaped form around the interchange, which in the centre transcend to a vegetation dominated by leaves. When arriving at the place, the traveler gets a feeling of coming to an airy opening in a journey that is otherwise dominated by compact pine.

**This master thesis reveals** the importance of clarifying the city entrances as a part of creating a positive and representative image of a city. Where these entrances is situated are affected by the structure of the city, which in Täby is dominated by the transport structure and partly by the lack och clear contrasts in density and character. Further research about a travelers sense of arriving at a city and places where vegetation is the primary way of creating a sense of welcoming and identity is desirable.

What affects the identity of a place and how we perceive it is a complex issue that depends on both objective facts and subjective feelings. Though, it can still be noted that all environments in a city are a part of it and can affect our image of it. When arriving at a city, the entrances are what we first meet which gives them an opportunity to be the first thing to invite us into the city.

The first encounter affects our impression of the city  
A sites identity and marketing requires both physical elements and human presence

Which places in Täby are important for the encounter with the city?

Täby - a future green regional town centre  
Inhabitants and visitors view of Täby

The encounter with the city - nodes in the transportation structure

Entrance areas as a part of creating an overall view of the city



# INNEHÅLLSFÖRTECKNING

<b>Inledning och bakgrund</b>	<b>7</b>		
Syfte	7		
Avgränsningar	7		
Metod och tillvägagångssätt	7		
Begreppsförklaringar	9		
<b>»»» DET HÄR ÄR TÄBY</b>	<b>10</b>	<b>»»» GESTALTNING: En trafikplats med entrésyfte</b>	<b>27</b>
<b>Täby</b>	<b>11</b>	Val av plats att gestalta	27
”Från förort till stadskärna”	11	<b>Vad ska entréplatsen förmedla? - <i>Känslan</i></b>	<b>28</b>
Historia	11	<b>Teoretiska utgångspunkter i gestaltungsprocessen - <i>Känslan</i></b>	<b>29</b>
Halva Täby grönt	11	Hur ska känslan förmedlas genom gestaltning?	29
RUFS	12	<b>Vad bör gestaltningen utgå från? - <i>Platsen</i></b>	<b>32</b>
Vision	12	<b>Teoretiska utgångspunkter i gestaltungsprocessen - <i>Platsen</i></b>	<b>33</b>
Pendling och transportnät	13	Fysiska förutsättningar som påverkar gestaltningen	33
Framtidens transportnät	13	Att gestalta för upplevelse i hög fart	35
<b>Teoretiska utgångspunkter - mötet med en stad</b>	<b>15</b>	<b>»»» GESTALTNINGSFÖRSLAGET: Det verkar spricka upp</b>	<b>36</b>
Stadens gräns	15		
Stadsentré eller stadsport	15		
Stadens identitet	15		
Landmärken	16		
Platsmarknadsföring			
– att profilera och marknadsföra sig som stad	16		
Platser förmedlar känslor och intryck	16		
<b>»»» MÖTET MED TÄBY</b>	<b>17</b>	<b>»»» DISKUSSION</b>	<b>42</b>
<b>Surveyundersökning</b>	<b>18</b>	<b>Identifiering</b>	<b>43</b>
Entréer och miljöerna som passeras	18	Entréer och välkomnande platser	43
Natur och grönska	18	Vad utgörs gränsen till staden av?	43
Stadsbild	18	Tolkningar av stadsbilden	43
Sammanlaget, boende och besökare	19	En metod som tolkar identitet?	43
Boende	20	Transportstråksanalys som identifieringsmetod	43
Besökare	20	<b>Gestaltning</b>	<b>44</b>
<b>Vilka entréplatser är viktiga i Täby?</b>	<b>21</b>	Att gestalta en plats utan synlig platsanknytning	44
Platskategoriseringar	21	Känslor är subjektiva	44
Observationer och egen analys	22	Att gestalta med växter - växtval och utformning	44
<b>Identifierade entréplatser</b>	<b>25</b>	<b>»»» ENTRÉN ÄR STADENS INBJUDANDE STARTSKOTT</b>	<b>45</b>
Beskrivning av platserna	26	<b>Referenslista</b>	<b>46</b>
		<b>Bilaga 1 - Tåbys pendling i siffror</b>	
		<b>Bilaga 2 - Frågeformulär i surveyundersökning</b>	
		<b>Bilaga 3 - Sammanfattning - stadsentré och bilden av Täby</b>	

## INLEDANDE TANÅKAR OM STADEN OCH MÖTET MED DEN

Vi är inte alltid medvetna om det, men första mötet med en stad påverkar ofta vårt helhetsintryck av den. Oavsett som man ska besöka staden eller endast passerar den så blickar vi ut över omgivningen – vad vi då ser speglar en bild av staden som vi tolkar och bygger en uppfattning utifrån.

Platser väcker olika känslor. Detta bekräftas bland annat av Jan Gehl (2010, s. 112) som använder sig av begreppen inbjudande och avvisande som ett motsatspar för att beskriva hur viljan att ta oss till och vistas på en plats beror av känslan som förmedlas. Han menar att de offentliga rummens utformning kan påverka huruvida människor känner sig lockade av att vistas på platsen eller inte, vilken sålunda kan ha en inbjudande eller avvisande effekt. Innebörden av termen inbjudande kan beskrivas synonymt med begreppet välkomnande, vilket är ett begrepp som i sin tur används av landskapsarkitekten Christina Laurén (1992, s. 18) i sin beskrivning av syftet av en stadsport: ”Stadsporten skall: - ge en positiv reseupplevelse, en ”välkomsteffekt””.

Hur vi möts av staden har genom tiderna förändrats. Stadsentrén har historiskt sett varit ett tydligt element i staden där gränsen mellan landsbygd och stadsbebyggelse var stark vilket gjorde inträdandet till staden påtagligt uppfattningsbar. Detta beskrivs av Laurén (1992) som med sin skildring av stadsportens utveckling konstaterar att städers gränzoner idag snarare består av miljöer som utstrålar bristande omsorg och arkitektoniska kvaliteter. Som en reflektion utifrån detta ställer hon sig frågan om vi inte istället borde ”ge stadens yttre zon en fastare struktur och en klarare gräns mot omgivande landskap?” (1992, s. 13). Även landskapsarkitekten Bengt Schibbye (1994) fastlägger likartade tendenser och beskriver hur infarterna till städer närmast har setts som störande element och därför dragits på ett sådant sätt att de snarare visar stadens baksida än en positiv framsida.

På senare år märker Schibbye dock att attityderna angående entrén till staden har börjat förändras och kommuner och städer tenderar att åter inse entréns vikt för intrycket av staden.

”Stadens entréer ska bli attraktivare” (Linköping kommun 2010, s. 6), ”Utveckla stadens entréer och genomfarter så att de ger ett attraktivt budskap till resenärer som färdas med tåg, buss och bil” (Örebro kommun 2010, s. 17).

Citaten ovan är tagna från översiktsplaner i medelstora svenska städer och bekräftar Schibbyes uppfattning att intresset om stadsentréer åter har väckts. Viljan att skapa miljöer som uppfattas attraktiva av de som passerar tyder på att staden i fråga inser att det finns en möjlighet att själv påverka vilken bild som förmedlas.

Även kulturgeografen och forskaren Josefine Syssner (2012, ss. 10-13) konstaterar att arbetet med att förbättra bilden av en kommun eller region är vanligt i kommunala tillväxtprogram. Hon beskriver vidare hur viljan att uppfattas attraktiv och att sätta staden på kartan ofta ur marknadsföringssynpunkt är en politiskt målsättning och att en genomgripande tendens bland forskare och författare som behandlar ämnet platsmarknadsföring är deras önskan om att ämnet ska tas på allvar.

Känslan för en plats och dess unika identitet är något som med dagens globalisering kan gå förlorad. Peter Butenschøn beskriver hur den lokala identiteten idag starkt påverkas av den globala marknadens krafter och att ”personal and collective identity [...] is sold as a commodity on the global market” (Butenschøn 1999, s. 175). Butenschøn påvisar benägenheten att platser över hela världen mer och mer börjar likna varandra som ett resultat av globalisering och spridning av framgångsrika företag och koncept. Risker finns då att stadens framväxt inte längre påverkas av den lokala platsen och dess traditioner. ”It is one thing that the Coke bottle is the same, the drink the same, whatever. It is another when you talk about a petrol station. The petrol station is branded in the same way. [...] As opposed to the coke bottle, the petrol station has neighbours. It takes place.” (Butenschøn 1999, s. 173).

Stadens identitet är således något att värna om, och hur vi uppfattar städer är en faktor som i högsta grad kan påverkas.

Jag vill vara en del i att medvetandegöra att vi som landskapsarkitekter kan påverka vilken bild människor får av en stad och att entréplatser är en del i denna helhetsbild. Detta arbete ger därför exempel på hur ett helhetsgrepp över identifiering av stadens entréer kan tas och i vilka skepnader och situationer i staden de kan uppstå, samt vad en entréplats bör förmedla.



# INLEDNING OCH BAKGRUND

## Syfte

Syftet med examensarbetet är att identifiera strategiskt viktiga entréplatser för de som anländer till eller passerar Täby, samt att på en av dessa platser utforma ett förslag till gestaltning som fungerar som entréposition i staden och som ger ett intryck av stadens identitet och karaktär.

Mitt mål med arbetet är att diskutera och problematisera betydelsen av det första mötet av staden via entréplatser samt att ge exempel på hur gestaltningen av en entréplats kan anpassas till dess sammanhang och syfte.

Frågeställningar:

- Vilka är de strategiskt viktigaste entréplatserna i Täby?  
- Hur uppfattar boende och besökande staden idag?
- Hur vill vi som landskapsarkitekter att en entréplats ska uppfattas av människor som passerar den och hur kan en gestaltning av en entréplats utformas utifrån dessa uppfattningar och platsens sammanhang i staden?

## Avgränsningar

Arbetet utgår från de vanligaste transportslagen med vilka man kan ta sig till eller passera Täby, det vill säga med buss och tåg samt på bilväg. Gång används inte i samma mån för att färdas mellan städer, gångvägar innefattas således inte i arbetet. Cyklister kommer delvis att innefattas i arbetet, men endast i viss mån. Detta beror på att cykeln som transportmedel skiljer sig beträffande hastighet och transportnät vilket kräver andra gestaltungsprinciper än övriga transportslag. Cykeln används dessutom inte av lika många människor i Täby som de övriga transportslagen. Cyklismen är dock ett viktigt bidrag för en i framtiden hållbar kollektivtrafik. Arbetet kommer därför ta cyklister i beaktande, men enbart genom den i framtiden största cykelleden, cykelstradan, som är den led som då troligen kommer trafikera flest cyklister och där farten sannolikt kommer vara något högre än i övriga delar av cykelnätet.

Arbetet täcker hela Täby kommun för att kunna göra en bedömning av platsernas betydelse i förhållande till varandra och för att kunna ge en övergripande bild över hur insatser kan göras. Det mer konkreta gestaltungsförslaget görs på grund av examensarbetets omfattning endast på en plats för att ge exempel på hur gestaltningen av en entréplats kan anpassas till dess syfte, omgivning och sammanhang.

Inom växtgestaltningen i gestaltungsförslaget tas endast hänsyn till funktionella och estetiska aspekter - ekologiska aspekter inkluderas ej. Detta beror på gestaltungsens avsikt att skapa en entréplats där fokus ligger på människors uppfattning och upplevelse när de passerar den. De ekologiska aspekterna påverkar inte upplevelsen av sådan grad och hamnar således utanför intentionens ramar.

Arbetet fokuseras på punktvisa platser som upplevs när man kommer till staden, vilka redovisas på ss. 25-26. I arbetet ingår även begränsade sträckor som återfinns exempelvis längs bilvägen, vars gestaltning kan fylla samma mentala funktion som en punktinsats.

## Metod och tillvägagångssätt

Arbetsprocessen kan övergripande beskrivas av följande steg:

1. Identifiering av entréplatser.
2. Genom fokusgrupp få hjälp att finna eventuella ytterligare entréplatser.
3. Intervjua Täbybor och besökare till Täby om entréplatser och deras uppfattning av staden.
4. På basis av steg 1-3 göra en gestaltning på en av de entréplatser som har identifierats.

### Steg 1-3: Identifiering av entréplatser och människors uppfattning om Täby.

Då ingen etablerad metod fanns att finna för att kunna identifiera de platser jag behövde arbetade jag istället fram en sådan. Metoden utgår ifrån en identifiering av platserna utifrån en tolkning av stadens identitet kombinerat med transportstråksanalyser. Processen inleddes med egna observationer i kombination av inläsning av relevanta dokument för att kunna markera potentiella entréplatser längs de olika transportstrukturerna i staden. Dessa analyserades och diskuterades med en fokusgrupp för att bekräfta markeringarnas relevans.

Parallellt med inläsning och observation genomförde jag även en surveyundersökning för att ta reda på hur boende och besökare såg på kommunen och de miljöer man möts av. Informationen jag fick av intervjuerna gav mig djupare förståelse för hur människor ser på miljöerna de passerar i kommunen, samt underlag för diskussion och argument för arbetets relevans.

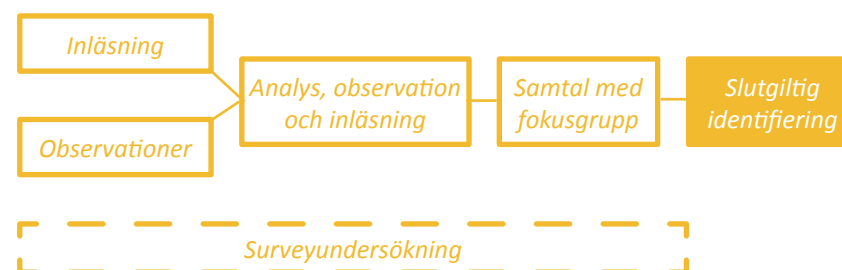
En sammanfattning av resultaten i steg 1-3 kan ses i bilaga 3.

### Steg 4: Gestaltning av entréplats

Gestaltungsdelens avsikt var att kunna tillämpa den information och de teorier som framkommit under arbetets identifieringsfas på en fysisk plats inom stadens gränser. På detta vis fick jag en djupare förståelse för ämnesområdet och kunskap om vilka dilemman och svårigheter som kan uppkomma vid gestaltning av dessa typer av platser.

### Steg 1-3: Fördjupad beskrivning av metod

Följande beskrivs mer i detalj hur identifieringen av entréplatser i Täby är gjord.



Schematisk illustration över arbetsgången i identifieringsdelen.

## Inläsning

Arbetet inleddes med dokumentstudier och inläsning av planer som beskriver kommunen idag, dess historia och dess framtida visioner. Litteraturen utgjordes främst av Tåbys översiktsplan, grönplan och diverse handlingsplaner, samt kartor över kommunen och en guidebok över Täby som är framtagen av kommunen. Utifrån inläsningen fick jag en förståelse för hur kommunen såg ut, dess utveckling och transportnät, vilka var kunskaper som sedan utgjorde grund till observationer på plats.

För att få kunskap om *mötet med en stad* gjorde jag även en inläsning av teorier som behandlar stadens gräns samt stadens identitet och marknadsföring. Informationen som inläsningen gav kunde jag sedan använda som argument och grund till valen av strategiskt viktiga entréplatser samt till gestaltningen.

## Observation

Observationen i bil gjordes den 9 mars mellan kl 10-11. Det var en solig dag och jag satt i passagerarsätet fram och antecknade tankar, observationer, känslor och tog bilder. Rutten var upplagd på ett vis så att jag passerade de platser längs det regionala- och huvudvägnätet där man anländer till Täby, eller måste göra ett val för att anlända till eller lämna staden. På så vis har jag närmast mig Täby på samma sätt som de flesta människor anländer till eller passerar Täby med bil. Uppmärksamheten riktades mot och anteckningar fördes angående platsernas syfte, gestaltning och sammanhang.

Observationer längs Roslagsbanan gjordes 11 mars mellan kl 9-11,30. Jag satt vänd framåt och tog bilder och gjorde anteckningar utifrån vilken känsla och uppfattning jag fick när jag åkte. Jag gick av tåget vid de större stationerna för att få samma intryck som övriga resenärer får, och åkte sedan vidare med nästa tåg. Jag färdades längs Roslagsbanans båda sträckningar inom Täby kommun, åt båda riktningarna inom respektive sträckning.

## Analys - observation och inläsning

”So ‘place’ has an enigmatic character, partly general and partly specific, midway between objective fact and subjective feeling.” (Relph 2001, s. 11448)

För att kunna identifiera alla typer av entrépunkter och ta i beräkning information från såväl inläsning som observation bedömde jag att analysen behövde kombinera flera olika synvinklar. Som Edward Relph (2001) nämner i citatet ovan byggs en plats upp av såväl objektiv fakta som subjektiva känslor. Jag valde därför att utgå från dessa två utgångspunkter, utifrån vilka tre olika kategorier sedan kunde urskiljas. En mer ingående beskrivning av de tre kategorierna som utlästes finns på s. 21.

Objektiv fakta innebär att den information som inläsningen gav applicerades på en kartbild av staden. De miljöer som urskiljdes utgick således ifrån det faktum att många människor passerar platsen eller har platsen som ett potentiellt mål.

Fakta från inläsning - resulterade i kategorin *Kluster*

Subjektiva känslor åsyftar på vilket sätt människor som passerar eller anländer till staden upplever platsen och hur denne måste handla för att uppmärksamma platsen i fråga. Utifrån att själv ha färdats med bil, buss och tåg noterade jag två kategorier som uppmärksammar stadens fysiska miljö i förhållande till mitt resande.

Syn/förnimmelse/känsla/ - resulterade i kategorin *Förnimmelsepunkt*  
Händelse/aktivt val i resan - resulterade i kategorin *Aktivt val*

## Surveyundersökning på stan

All fakta om surveyundersökningar i följande stycke är taget från boken *Enkätboken* (Trost 2012).

Surveyundersökningen gick ut på att stanna människor ”på stan”, exempelvis på gatan eller ett torg, och ställa frågor till dem. Det är en typ av enkätundersökning där den som intervjuar antecknar svaren.

Denna metod valdes för att på ett tidseffektivt och smidigt sätt samla människors spontana åsikter om frågan och samtidigt ge möjlighet till utveckling av svaren. Intervjuns fördel i förhållande till en enkätundersökning är att den som intervjuar har möjlighet att försäkra sig om att respondenterna förstår frågorna korrekt genom att ha möjlighet att ytterligare förklara om respondenten inte förstår. Det är dessutom en effektiv metod för att ytterligare utveckla svar om så behövs. Jämför man surveyundersökningen med en mer djupgående intervju ligger dess främsta fördel i hur man på ett snabbt sätt kan skaffa sig en övergripande bild av ämnet. Man får alltså ett större antal åsikter per nedlagd tid, men de är inte lika ingående som efter en mer djupgående intervju.

### Urval

För att undvika ett snedvridet urval valde jag att nå ett så brett spektra av människor och sprida åldrar och kön på de tillfrågade så jämnt som möjligt, det vill säga genom ett kvoturval. I kvoturvalet kunde jag nå både besökare och boende, men inte förutse proportioner mellan grupper av människor vilket är fakta som krävs för att nå ett mer korrekt representativt urval.

Det finns inget bestämt antal om hur litet eller stort urvalet måste vara eftersom undersökningarnas förutsättningar skiljer sig mellan varje gång. Siffran 30 eller 50 kan dock ibland nämnas som ett bra antal som bör svara. Jag intervjuade 33 personer. Efter dessa intervjuer kunde jag uttyda återkommande mönster i svaren och ansåg att det kunde räcka som en surveyundersökning i mindre format.

### Frågorna

Undersökningen utgick från en intervjuguide i enkätform, se bilaga 2, som blandade strukturerade frågor och frågor med öppna svar, vilket resulterade i både kvalitativ och kvantitativ data. Förenklat kan man säga att den kvantitativa datan fokuserar på mängd och antal, analyseras objektivt och kan ge ett statistiskt resultat, medan den kvalitativa datan snarare behandlar ord och sammanhang och fokuserar på underliggande mening och innebörd. Undersökningen innehöll tre moment; öppna frågor, markera på karta samt påståenden med kryssalternativ. För att försäkra mig om enkätens kvalitet testade jag den genom så kallade pilotstudier (teststudier innan den egentliga undersökningen gjordes).

### Intervjutillfället

Vid intervjutillfället förklarade jag först vem jag var samt syftet med undersökningen. För att säkerställa att alla respondenter fick samma information och tolkade frågorna likadant var jag noga med att hålla mig till enkäten och att formulera mig på samma sätt varje gång vid eventuella vidareförklaringar.

Intervjuerna skedde på varierande tider mellan 9.00 och 16.00 på vardagar, vilket inte är tider då de flesta pendlare reser. Att begränsa tiden gör att antalet grupper av människor inte representeras i lika stor grad som om intervjuerna skulle ha skett även andra tidpunkter. Eftersom människor dessutom hade buss/tåg att passa så avbröts ett antal intervjuer på grund av bussens/tågets ankomst. Detta resulterade i att något färre hann svara på den senare delen av formuläret.

Jag valde att främst utföra undersökningen på de två största stationerna längs Roslagsbanan, Roslags Näsby station och Täby Centrum station, vilka är knutpunkter i transportnätet och platser där många människor vistas. Fördelen med dessa platser är att människor väntar, vilket gör det lättare att få tag på respondenter som är villiga att delta. Nackdelen med att begränsa sig till dessa platser är att ett urval sker i fråga om vilka respondenter som deltar vilket i sin tur resulterar i mer likartade svar.

## Samtal med fokusgrupp

För att säkerställa och bekräfta att inga eventuella entréer till Täby missats av mig presenterade jag en första sammanställning för en fokusgrupp bestående av landskapsarkitekter på Täby kommun. De känner kommunen bättre än vad jag gör och kan därför ha en annan bild än den jag hade fått av staden och transportnätet. Sammanställningen jag presenterade utgjordes av de platser jag vid den tidpunkten ansåg vara av vikt som entré och hade en strategisk position i staden. Gruppen fick en introduktion och förklaring till varför jag valt ut de platser som var markerade på kartan, och fick sedan fritt säga vad de tänkte och tyckte om platserna såväl som att ge förslag på nya platser. Platser jag var osäker över hade jag markerat som frågetecken på kartan, vilka de fick ta ställning till. Jag ställde dessutom mer generella frågor om exempelvis cyklisternas roll samt sträckors roll som entré, för att ha grund för ställningstaganden i arbetet.

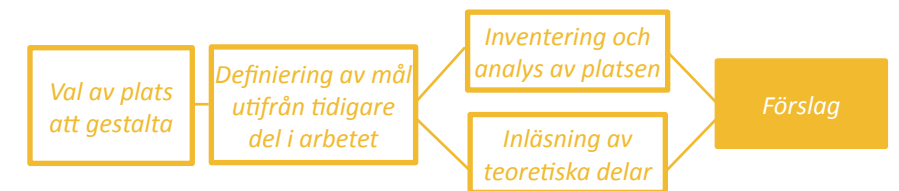
Jag antecknade deras åsikter och reviderade den tidigare kartan utifrån dessa, vilket blev det sista steget som resulterade i den slutgiltiga, nu generellt sett utökade, kartbilden, se resultat ss. 25-26.

## Identifiering - hur platserna slutligen är utvalda

Platserna är främst valda efter dess vikt i respektive transportstruktur i kombination till stadens bebyggelsestruktur samt efter storleken på de kluster som bildades där många transportslag möttes. Både punkter och sträckor innefattades. Dessutom har den framtida visionen om en regional stadskärna spelat roll i valet av platser, då de åtgärder som görs idag kommer att påverka utvecklingen som sker i framtiden.

## Steg 4: Fördjupad beskrivning av metod

När identifieringen var slutförd valdes en av de identifierade platserna för att ligga till grund för ett gestaltningsförslag. Följande beskrivs processen för val av plats samt gestaltning av platsen.



*Schematisk illustration över arbetsgången i gestaltningsdelen.*

## Val av plats att gestalta

Valet av plats att gestalta utgick från dess framtida betydelse i transportsystemet samt huruvida pågående planer över platsen existerar eller ej. Se mer ingående förklaring på s. 27.

## Gestaltningsprocessen

Gestaltningsdelen inleddes med att utnämna mål med gestaltningen. Målen utgick till stor del ifrån de teoretiska utgångspunkterna i arbetet och hur platsen skulle ses som ett första möte med Täby, se s. 28 och 32.

Arbetet följdes av en inventering gjordes vilken utgick ifrån platsens förutsättningar gällande befintlig vegetation, ståndort, platsens sammanhang i staden samt den hastighet i vilken människor passerar. Inventeringen av platsens och dess för- och nackdelar analyserades sedan i förhållande till syftet med gestaltningen. Den fortsatta vägen till gestaltningsförslaget byggde till stor del på att se platsens förutsättningar och den höga hastigheten människor färdas i som en självklar tillgång och utgångspunkt, för på det viset uppnå de utnämnda målen och en gestaltning som känns platsspecifik.

Inläsning skedde inom ämnena att gestalta för fart, att gestalta med växter och att gestalta en cirkulationsplats, vilka låg till grund för fortsatt arbete med gestaltningsförslaget över trafikplatsen.

Befintliga kartor över vägnätet har legat som underlag, vilka har arbetats vidare med både för hand och i Adobe Photoshop och Adobe Illustrator.



---

---

## Begreppsförklaringar

### Stadsentré

En miljö/gräns genom vilken människor uppfattar att de anländer till staden.

Laurén (1992) beskriver två definitioner på stadens gräns. Den juridiska gränsen, som inte behöver ligga i anknytning till stadens faktiska bebyggelse, och den visuella gränsen. Den visuella gränsen är den gräns man kan uppfatta med ögat och kan till exempel bestå av en tätare bostadsbebyggelse i kontrast med en obebyggd landsbygd. I detta arbete är det den senare definitionen, den visuella gränsen, som menas.

Stadsentrén kan utgöras av såväl en infart och längre sträcka som en punktinsats som är tydligare accentuerad (Laurén 1992). Se även s. 15.

### Regional stadskärna

”De regionala stadskärnorna omfattar den centrala regionkärnan och de yttre regionala stadskärnorna. Utvecklingen i den centrala regionkärnan är av stor betydelse för regionens samlade konkurrensförmåga. Gemensamt för de yttre regionala stadskärnorna är att de har särskilt hög regional tillgänglighet och fungerar som knutpunkter i transportsystemet. De ska utgöra attraktiva lokaliseringsplatser som kan avlasta den centrala regionkärnan, motverka att bostäder och verksamheter sprids ut och ge goda möjligheter till resurseffektiva infrastrukturlösningar.” (Regionplanekontoret 2010, s. 156)

### Välkommen

Välkommen definieras enligt nationalencyklopedin – ”känn dig mottagen med glädje” (Nationalencyklopedin 1989-1996). Som nämns på s. 6 kan välkomnande ses synonymt med inbjudande. Ett stadsrum kan således enligt Gehl (2010, s. 113) ”[...] be inviting and easily accessible and thus encourage people and activities to move from the private to the public environment”. En inbjudande och välkomnande plats är följaktligen en plats som betraktaren känner sig väl mottagen till och som uppmuntrar denne att beträda stadsrummet.

### Stadsmässighet

Svenska akademiens ordbok (Svenska Akademien 1997) beskriver stadsmässig som något ”som liknar, erinrar om, är kännetecknande för, anstår, passar, är vanligt i en stad”.

Stadsmässighet används idag ofta med den idealiserade bilden av den täta, traditionella europeiska staden som en positiv referens. Begreppet innefattar såväl den fysiska miljön som den sociala miljön, där den toleranta och kontinentala attityden är eftertraktad. I den fysiska miljön spelar blandningen av funktioner en stor roll, som motreaktion mot tidigare funktionsindelade planeringsideal där man tydligt separerade bostadsområden, arbetsplatser och centrumanläggningar. (Tunström 2009)

---

---

---

# DET HÄR ÄR TÄBY

Detta avsnitt ger en övergripande kännedom om Täby idag och dess framtida utveckling med utgångspunkt i stadens fysiska miljöer och transportnät.





# TÄBY

Täby är en kommun som står inför förändringar i stadsbilden i framtiden, samtidigt finns stora värden inom kommunen som även fortsättningsvis kommer att värderas högt.

## ”Från förort till stadskärna”

(Täby kommun 2014a, s. 9)

Täby kommun ligger belägen ca 2 mil norr om Stockholm och har drygt 67 000 invånare. Kommunen har en landareal av 61km<sup>2</sup> och gränsar till kommunerna Danderyd, Vallentuna, Österåker, Sollentuna och Upplands-Väsby. I Täby finns idag ca 8000 aktiva företag, de flesta mindre företag inom tjänstesektorn, elektronik/IT och handel. (Täby kommun 2014-02-20) Sett till den vanligaste yrkeskategorin är vård och omsorg ledande (Täby kommun 2014a).

Naturen är en viktig del av Täby, som både har skog, betesmark, parker och 7 sjöar (Täby kommun 2014a). Täby är dessutom beläget vid havet och har två av Sveriges största småbåtshamnar (Täby kommun 2014-02-20).

Staden har tidigare setts som endast en förort till Stockholm, men är på väg att utvecklas till en egen stad och en regional stadskärna (Täby kommun 2014a).

## Historia

Mellan Danderyd och Täby ligger runriket, ett område där man bara i Täby idag har hittat 37 runristningar och är därför världens runstenstättaste byggd. Faktum är att Täby har varit bebodd redan sedan bronsåldern. Vattnet stod då ca 15 meter högre och de människor som bodde där var jägare och fiskare. När landet så småningom höjdes började man odla, hålla boskap och bygga vägar. Täby var under vikingatiden och början av medeltiden en välmående byggd. Invånarantalet halverades dock under 1300-talet då pesten kom. (Täby kommun 2014a)

Roslagsbanan byggdes i slutet av 1800-talet på en väg som är omnämnd redan under 1600-talet. Detta var startskottet för Täbys sedermera allt mer ökade tillväxt. Idag finns endast en femtedel av den ursprungliga Roslagsbanan kvar - resten lades ner under 1960-talet när SL ansåg att motorvägar och bussar var framtiden. (Täby kommun 2014a)

## Halva Täby grönt

Täby berörs av tre av Stockholmsregionens gröna kilar (Täby kommun 2005), vilket gör naturen till en viktig del av staden och stadsbilden.

Befinner man sig i Täby syns närmast en stad med de verksamheter och serviceutbud som hör till den, men bara ett stenkast bort ligger skog, åkrar, betesmarker och sjöar (Täby kommun 2005, s. 6). Grönplanen (Täby kommun 2005) beskriver vikten av att ha nära till närnatur som i sin tur ska länka vidare till större strövområden. Dokumentet poängterar dessutom hur den lokala såväl som regionala grönsstrukturen är viktig att bibehålla och utveckla som källa för rekreativa, ekologiska och kulturhistoriska värden.

”Täbys parker och grönområden är viktiga för varumärket Täby – Täbys identitet”

(Täby kommun 2005, s. 7)



### Stockholms gröna kilar

Stockholms gröna kilar är ett sätt att beskriva grönsstrukturen i Stockholmsregionen och utgörs av sammanhängande grönsstråk som sträcker sig från landsbygd till regioncentrum. Kilarna har betydelse både som stor källa till rekreation och strövområden, men även för att gynna den biologiska mångfalden och för att förbättra vår levnadsmiljö genom att exempelvis rena luften. Det är därför av stor vikt att kilarna bevaras och tillgängliggörs och att eventuella svaga länkar uppmärksammas och stärks. (Regionplanekontoret 2010)



Förenklad plan över de gröna kilarna i förhållande till Täby. Illustration: Anna Jonsson, utifrån kartbild i Grönplan för Täby kommun (Täby kommun 2005)





## RUFS

Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (Regionplanekontoret 2010) är en plan som har tagits fram med syfte att stödja samordning och styra riktningen för utvecklingen av Stockholmsregionen, vars precisering är Stockholms län. Dess vision är att skapa "Europas mest attraktiva storstadsregion", som ska vara lockande och bra att såväl bo, leva och verka i.

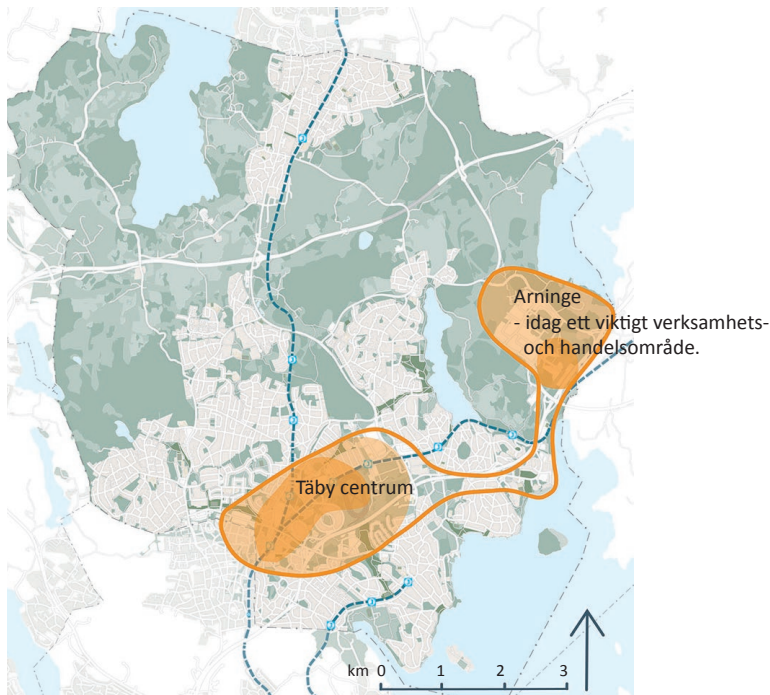
För att nå visionen är ett antal mål och strategier utstakade, vilka beskrivs i planen (Regionplanekontoret 2010).

### Täby i RUFS

Täby är en del i Stockholmsregionen och omfattas således av utvecklingsplanen, inte minst genom strategin "Vidareutveckla en flerkärnig och tät region" (Regionplanekontoret 2010, s. 97). Med detta menas att yttre regionala stadskärnor ska utvecklas som ett komplement till den centrala regionkärnan, det vill säga Stockholm, för att på så vis utveckla en flerkärnig struktur. Den flerkärniga strukturen ska motverka problemet med suburbanisering, utspridd stadstillväxt, som resulterar i mindre resurseffektiva lösningar när bebyggelse och verksamheter sprids ut. En flerkärnig region resulterar istället i flera täta centrum och knutpunkter (Regionplanekontoret 2010).

Täta städer ger förutsättningar för ett mer utvecklat stadsliv. De leder till bättre hushållning med mark och infrastrukturlösningar som är energieffektiva, och ger i kombination med välanpassad kollektivtrafik en bättre tillgänglighet och miljö. (Regionplanekontoret 2010)

RUFS pekar ut 8 centrumområden för utveckling till regionala stadskärnor - området Täby centrum - Arninge är ett av dem. Det utgör en av de största handelsplatserna i regionen och kommer vara av betydande vikt för hela nordostsektorn (Regionplanekontoret 2010). Täby kommun beräknas växa med ytterligare 20 000 invånare och arbetsplatser till år 2030 (Täby kommun 2010).



Centrumområden för utveckling enligt RUFS.  
Underlagskarta Täby kommun, bearbetad version av Anna Jonsson

## Vision

Visionen är tydlig. Täbys stadsutveckling kommer präglas av den regionala tillväxten, växa tätare med en hög stadsmässighet och behålla den gröna karaktär som finns idag (Täby kommun 2010, s.8).

”Livfullhet, kultur, upplevelser, intryck”  
(Täby kommun 2014a, s. 9)

### Grönska, kollektivtrafik och täthet för en levande stad

För att Täby ska kunna utvecklas till en regional stadskärna finns behovet och viljan att skapa en tätare stadsbyggd och en större stadsmässighet i centrala delar av staden. Täby ska leva större tiden på dygnet och fler ska ges möjlighet att flytta hit eller etablera företag här. (Täby kommun 2010)

Utvecklingen mot en tätare stad men att behålla grönskan som en fortsatt viktig del i Täby beskrivs i såväl grönplan (Täby kommun 2005) som översiktsplan (Täby kommun 2010). Halva Täby grönt är inte bara ett synsätt idag, utan utgör även ett långsiktigt viktigt mål som ska fortsätta eftersträvas. Naturen ska även fortsättningsvis vara kännbar och en självklar del i staden.

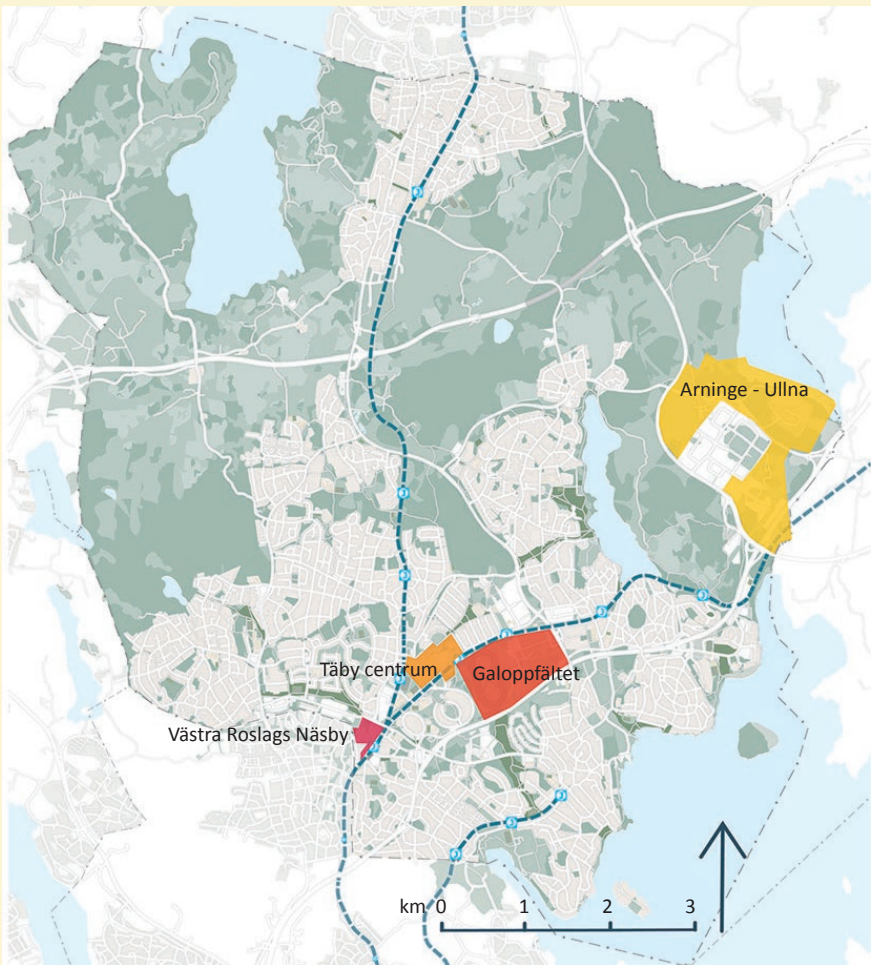
Kollektivtrafiken utgör en ryggrad i utvecklingen av Täby, vars förbättring är en nödvändighet för att visionen om Täby som en regional stadskärna ska kunna gå i uppfyllelse. Nya hållplatser planeras, likväl som en breddning av Roslagsbanan och en ny kollektivtrafiklösning i form av tunnelbana eller pendeltåg som kommer sättas i drift innan 2030 (Täby kommun 2010). Kommunen har även upprättat en cykelplan för att införliva cykeln som ett hållbart transportmedel (Täby kommun 2014b). För mer ingående planer, se rubrik *Framtidens transportnät*, nästa sida.

### Stadsbild och arkitektur

Täbys översiktsplan (Täby kommun 2010) beskriver hur den nya stadsbilden i de centrala delarna kommer bestå av intressant arkitektur med variation i täthet, uttryck och funktion. I planen framkommer att det offentliga rummet ska gestaltas med omsorg och att arkitekturen ska vara nyskapande och särskiljande för att göra stadskärnan eftertraktad att bo, verka i och besöka (Täby kommun 2010). Det beskrivs dessutom att tydliga och attraktiva entréer till Täby centrum - Arninge är viktiga för att tilltala besökaren (Täby kommun 2012).

### Exempel på utbyggnadsprojekt

Större utbyggnadsprojekt planeras i det centrala området Täby centrum - Arninge, vars fokus går i linje med visionen och att skapa en tät stadsbild med en blandning av bostäder, verksamheter och service (Täby kommun 2012).



De framtida större utvecklingsområdena i Täby.  
Underlagskarta Täby kommun, bearbetad version av Anna Jonsson





# Pendling och transportnät

Transportnät och kollektivtrafik är stommen i dagens pendling och transport – de är viktiga faktorer som kommer få en ännu mer betydande roll i framtiden.

## Täbys pendling idag

Av Täbys idag ca 67 000 invånare pendlar ca 22 900 personer ut ur kommunen för att arbeta, att jämföra med de ca 14 400 personer som pendlar till Täby från närliggande kommuner för arbete (SCB 2014).

AB Storstockholms Lokaltrafik (2013) har tagit fram ett dokument som redogör för pendlingen inom Stockholms län år 2012. Utifrån detta kan man utläsa vilka som är de största pendlingsalternativen och bytesplatserna, se bilaga 1 (AB Storstockholms Lokaltrafik 2013).

Det framkommer att Täby centrum idag är den största bytespunkten, samt att Roslags Näsby och Täby centrum är de överlägset mest använda stationerna längs Roslagsbanan. Det framkommer även att buss används i större utsträckning än Roslagsbanan räknat till hela Täby kommun. Där framgår dock inte hur stort antal av dessa resor som endast sker inom kommunens gränser. Personbilsinnehavet ökade inte mellan år 2007 och 2012, trots ett ökat invånarantal. (AB Storstockholms Lokaltrafik 2013)

## Roslagsbanan

Roslagsbanan är en lokaltågsbana som går genom Täby kommun och transporterar ca 45 000 människor varje vardagsdygn (Täby kommun 2014). Banan håller idag på att byggas ut till dubbelspår för att förstärka kapaciteten på banan (Täby kommun 2015-01-09).

## Vägnätet

Vägnätet i kommunen är främst utbyggt från 1960 till idag och är indelat i tre kategorier. Det regionala nätverket våghålls statligt och är ofta hårt belastat. Främst på E18 Norrtäljevägen bildas köer under rusningstrafik morgon och kväll. Huvudvägnätet är främst byggt under den senare delen av 1900-talet och är hårt belastat i vissa delar. Lokalvägnätet har till stor del byggts med principen av säckgator, vilket har inneburit att möjligheten till kollektivtrafik och alternativa färdvägar är begränsad. (Täby kommun 2010, s. 60)

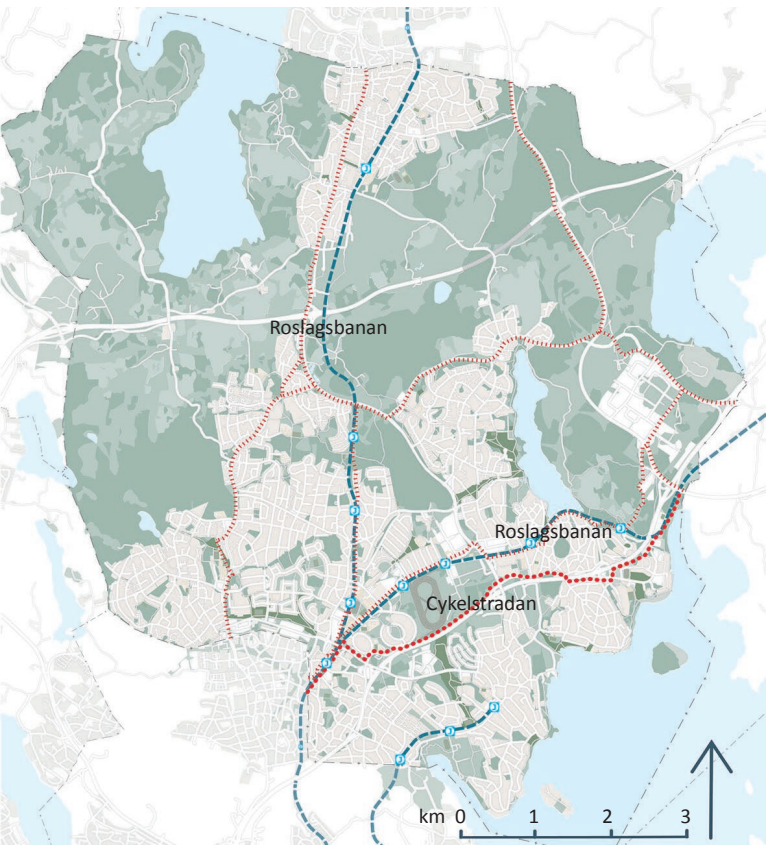
## Busstrafik

Både lokal och regional busstrafik är ett viktigt kollektivtrafikalternativ. Där är Täby Centrum idag en central bytespunkt (Täby kommun 2010, s. 61).

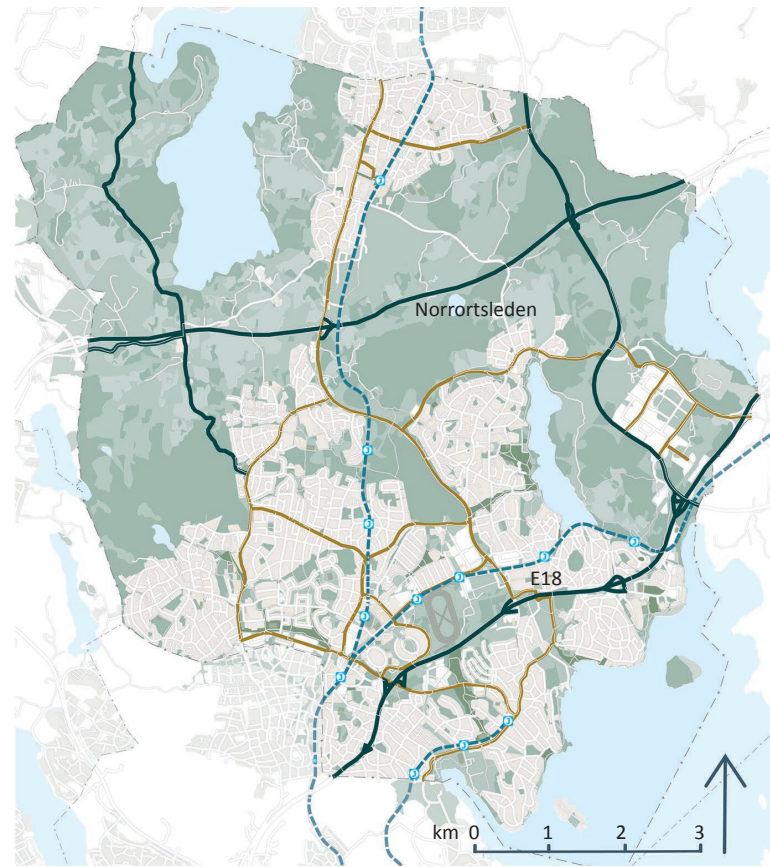
## Cykelnätet

Täby kommuns cykelnät beskrivs i cykelplanen (Täby kommun 2014b, s. 11) vara av skiftande kvalitet, utformning och karaktär. Stor del av nätverket är beläget i äldre områden med villabebyggelse. Där är framkomligheten ofta dålig och cyklister måste ofta dela på ett smalt utrymme med antingen bilar eller fotgängare. I områden planerade under 1960- och 70-talet är gång- och cykelvägar istället ofta separerade från biltrafik med hjälp av planskiljda korsningar och dylikt. Cykelvägen dras dessutom ofta mellan bebyggelse istället för att följa biltrafikens huvudnätverk, vilket försvårar orienteringen.

Endast ett fåtal korsningspunkter finns över barriärer så som E18 och Roslagsbanan (Täby kommun 2014b, s. 12).



Karta över Roslagsbanans dragning (blå) och de större cykelstråken (röd). Cykelstradan (tjockast röd linje) visar en eventuell framtida dragning och existerar ej idag. Underlagskarta Täby kommun, bearbetad version av Anna Jonsson



Karta över vägnätets större vägar i Täby kommun, det regionala nätverket (grön) och huvudnätverket (gul). Underlagskarta Täby kommun, bearbetad version av Anna Jonsson

# Framtidens transportnät

Ett väl fungerande transportnät och kollektivtrafik är en nödvändighet för Täbys framtida utveckling till att bli en regional stadskärna. För att klara den beräknade ökningen på 20 000 invånare och 20 000 nya arbetsplatser krävs förbättringar i såväl vägnät som kollektivtransportalternativ (Täby kommun 2010, s. 61).

Följande rubriker ger en beskrivning över hur transportnäten kommer förändras de kommande åren.

## Utveckling av Roslagsbanan och spårbunden trafik

Roslagsbanan fortsätter sin utveckling till dubbelspår och förlängs så småningom till Stockholms centrum och Arlanda – Märsta. Stationerna Roslags Näsby, Sårsta Karby och ett nybyggt resecentrum vid Arninge kommer utvecklas till attraktiva bytespunkter i den regionala stadskärnan, vars största målpunkter kommer vara Täby centrum och Roslags Näsby. Arninge centrum ses som den norra entrén till den regionala stadskärnan. (Stockholm Nordost 2012)

Ytterligare spårbunden trafik planeras tillkomma för att öka kapaciteten i nordostkommunerna. Roslagspilen ska utvecklas och kommer utgöras av tunnelbana, järnväg eller en utbyggd Roslagsbana (Stockholm Nordost 2012).

## Vägnätet – framkomlighet och trafiksäkerhet

Två trafikplatser längs E18 kommer byggas om för att förbättra framkomlighet och trafiksäkerhet, dessutom måste ytterligare körfält läggas till på sträckan. Ur trafiksäkerhetssynpunkt måste även korsningar mellan Arningevägen och det kommunala vägnätet förbättras. (Täby kommun 2010)

Översiktsplanen för kommunen (Täby kommun 2010) beskriver dessutom hur huvudvägnätet överlag måste få en ökad framkomlighet mellan områden i kommunen samt till det regionala vägnätet för att effektivisera både kollektiv- och persontrafik.

Lokalvägnätet kan komma att påverkas av kravet på ökad stadsmässighet i bebyggelsen.

## Cykelnätet – ett hållbart transportmedel

Täby kommun har nyligen utvecklat en cykelplan som ska underlätta arbetet med att införliva cykeln som ett säkert alternativ att transportera sig i Täby (Täby kommun 2014b). I den beskriver man att målet är att fördubbla antalet cyklister och minska andelen olyckor där cyklister är inblandade mellan år 2014 och 2024. Cykel ses som ett konkurrenskraftigt och viktigt transportslag när bebyggelsen kommer byggas tätare.

I cykelplanen (Täby kommun 2014b) klassas cykelvägarna i regionala cykelstråk, huvudcykelväg, lokal cykelväg och rekreationsstråk. Dessutom läggs sträckning för en eventuellt framtida cykelstrada, det vill säga snabbcykelväg, in som ett led i att utveckla cykelpendlingen.

I detta arbete kommer endast den framtida cykelstradan tas i beaktning.







## Viktiga och utmärkande byggnader i Täby idag längs de större transportstråken

Det finns utmärkande byggnader i Täby som är placerade längs några av de viktigaste transportstråken. De utgör viktiga landmärken för Täbys identitet och är därför viktiga att framhäva i staden.



Landmärken och exempel på rondeller inom Täby.  
Underlagskarta Täby kommun, bearbetad version av Anna Jonsson

## 1. Täby Centrum – ett växande inomhusköpcentrum

Lokaliseringen av Täby Centrum är ett resultat av transportsystemets framväxt i Täby. Från att Täby kyrkby har varit områdets mittpunkt ända till 1930-talet, gjorde Roslagsbanan och senare motorvägen att Täbys centrum omlokaliseras. (Täby kommun 2014a)

Täby Centrum var Sveriges första inomhuscentrum och har fortsatt utvecklats med butiker, restauranger och torg. Idag fortsätter utvecklingen av hela området med bland annat bostäder och bussterminal. (Täby kommun 2014a) Området Täby centrum skiljs från anläggningen Täby Centrum genom huruvida ordet centrum stavas med stort eller litet c - området Täby centrum och anläggningen Täby Centrum.

## 2. Galoppfältet

1960 invigdes Täby Galopp – fyra galoppbanor på ett fält i centrala Täby. Varje år har det sprungits cirka 400 lopp på fältet. Galoppfältet kommer inom den närmsta framtiden genomgå stora förändringar, då galoppverksamheten flyttas och en ny stadsdel kommer ta dess plats. (Täby kommun 2014a)

## 3. Grindtorp – bostadshus med unik arkitektur

Grindtorp byggdes på 1960-talet och är ritat av arkitekten Sune Lindström. Byggnaderna har en unik arkitektur med bågformiga huskroppar. Tanken var att byggnaderna skulle utgöra en borg, där grönområden lokaliseras utanför och en intensiv stadsmiljö skapas inuti. Så blev inte riktigt fallet – grönområdena utanför huskropparna fick ge plats åt parkeringar för att lämna innergården bilfri, och istället för en intensiv stadsmiljö sparades en skogsdunge i mitten av området. (Täby kommun 2014a)

## Rondeller

I Täby finns ett antal rondeller som de allra flesta är ambitiöst utformade. De har möjlighet att utgöra mindre landmärken som man möter antingen en gång eller flera gånger längs sträckan man åker. Beroende på gestaltning kan de utgöra egna element eller förstärka bilden av Täby. Repetitionen av olika smyckade rondeller skapar en positiv känsla av omsorg om miljön.



Täby Centrum med sina karaktäristiska klot på taket. Foto: Anna Jonsson, 2015-04-14



Grindtorp med sin utmärkande skala och cirkulära form. Foto: Anna Jonsson, 2015-03-27



En av de utsmyckade rondellerna i Täby. Foto: Anna Jonsson, 2015-03-09



# TEORETISKA UTGÅNGSPUNKTER

## – MÖTET MED EN STAD

Följande avsnitt beskriver ett antal teoretiska utgångspunkter som behandlar mötet med en stad och hur staden uppfattas.

### Stadens gräns

Transportnätet är den struktur som används för att ta sig till och från Täby. Det finns således ett *inne i Täby*, och ett *utanför Täby*. Följande avsnitt beskriver gränsen som avskiljer inne i och utanför.

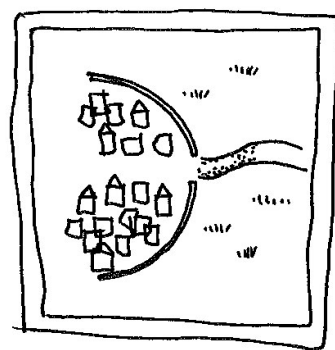
### Stadsgränsen i historien

Hur vi närmar oss en stad idag skiljer sig från hur det var att närma sig en stad förr - både till den fysiska strukturen och till transportsätt. Det gör att upplevelsen av anländandet till staden grundas i andra förutsättningar. (Laurén 1992)

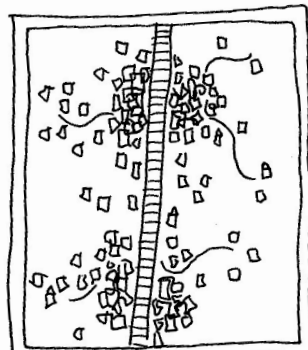
Historiskt sett har det varit stor kontrast mellan stad och land som har varit tydligt avgränsade. Forntidens exempel visar hur staden omringades av en vall med träpalissader som bildade en stadsmur, klart avskilt från omgivningen. Hamnen var en viktig entré till staden. Även medeltidsstäderna avgränsade sig från landskapet, ofta med murar som fungerade som försvar. Skillnaden mellan stad och landsbygd syntes även genom vilka uppgifter stadens invånare hade, då man till skillnad från de boende på landsbygden inte producerade livsmedel. Stadsmuren hade då även som uppgift att vid stadsporten utgöra tullstation. (Laurén 1992)

Vid järnvägens intåg i staden formades ett nytt sätt att anlända till staden. Järnvägsstationen lokaliserades ofta utanför stadskärnan och det som mötte besökaren som klev av tåget var en anlagd park. (Laurén 1992)

I takt med att kommunikationsmedlen fick en allt viktigare roll blev det lättare för staden att breda ut sig. Den kompakta, muromgärdade staden växte bort och förorter bredde ut sig kring tågstationerna. Beroende på samhällets storlek och avståndet mellan tågstationerna växte den urbana miljön succesivt ihop, ofta med en otydlig stadsgräns som resultat. Denna utveckling fortlöpte ytterligare med bilens intåg i vardagen. Avstånden till stationerna var inte längre dimensionerade för gång och samhällena bredde ut sig ytterligare. (Laurén 1992)



Schematisk planillustration över den historiskt skarpa gränsen mellan stad och landsbygd. Illustration: Anna Jonsson



Schematisk planillustration över hur stadsgränserna successivt suddas ut. Det är svårt att förstå var staden börjar. Illustration: Anna Jonsson

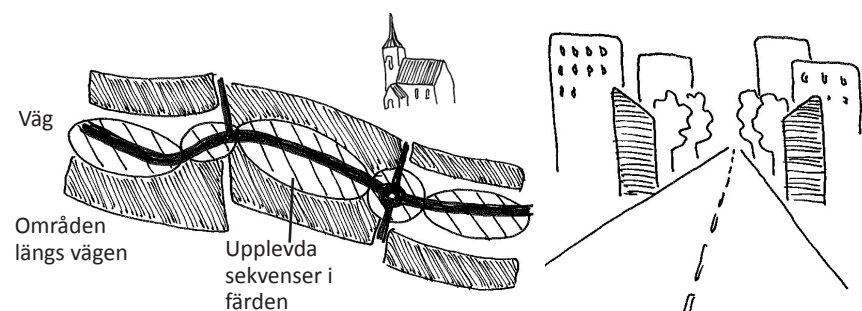
### Stadsentré eller stadsport

I detta arbete används ordet stadsentré. I litteratur går dock att urskilja två typer av entréer till staden, *stadsentrén* och *stadsporten*. Som beskrivs i *Begreppsförklaringar* på s. 9 så åsyftar begreppet stadsentré i detta arbete till en sammanslagning av de båda och avser entrén genom vilken du kommer till Täby, oavsett om den utgörs av en sträcka eller en punkt som förklaras utförligare nedan. Viktigt är likväl att inse att de olika kategorierna existerar.

*Stadsentrén* utgörs av en sträcka som för trafikanten in i staden (Laurén 1992). Övergången kan liknas vid bilvägens infarter och utgörs då av sekvenser. Schibbye (1994) beskriver hur intrycket från en infart består av ett sceneri som påverkas av såväl synliga landmärken längre bort, som av de närmaste områden som trafikanten passerar.

En *stadsport* utgörs istället enligt Laurén (1992) av en punktsats, en koncentrerad form av infart där man direkt känner att *nu är jag inne i staden*. Stadsporten kan exempelvis utgöras av fysiska eller arkitektoniska element som exempelvis skulpturer, byggnader eller rondeller. På grund av sin konkreta plats påpekar hon dessutom är det viktigt att stadsporten flyttar med stadsgränsen när staden växer

Laurén (1992, ss. 21-22) beskriver fortsättningsvis hur effekten av entré kan åstadkommas och tydliggöras genom att förstärka de element som skapar det rum man färdas igenom, men att kombinationen med föremål som exempelvis skyltar och informationstavlor ofta kan ge formgivningsproblem.



Planillustration över stadsentré - sekvenser och landmärke längs en sträcka in mot staden. Illustration: Anna Jonsson

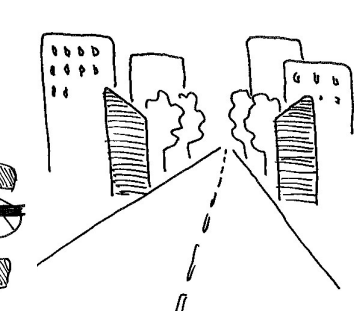


Illustration stadsport - fysiska objekt som indikerar att du har kommit fram till staden. Illustration: Anna Jonsson

### Stadsentréns funktion

Stadsentrén fyller enligt flertalet författare (Laurén 1992; Schibbye 1994) viktiga funktioner för staden. Förutom att de markerar övergången till staden frambringar de även en välkomsteffekt. Genom en medveten utformning kan stadens identitet framhållas vilket är viktigt både för invånarnas hemkänsla och för besökares bild av staden. Stadsentrén fungerar därmed som en annonsplats som man kan använda för att påverka besökarnas och invånarnas uppfattning av staden.

### Synen på infarter

Infarter är idag det sätt som bilister möter staden utifrån. Tyvärr har infarterna ofta setts som störande och dragits på ett sätt så de endast visar baksidan av staden. Det är inte ovanligt att man passerar en stad utan att se de särskilda särdrag som just är specifika för orten. Vanligt är att infarter och trafikplatser omgärdas av stora restytor som resultat av en sönderskuren stadsstruktur. (Schibbye 1994)

I motsats till detta har infarten historiskt sett varit stadens sätt att manifestera sig. Viktiga byggnader var synliga från vägen och man var mån om att visa upp en välmående stad. (Schibbye 1994) På sistone har dock attityderna börjat förändras. Kommuner och städer har åter börjat inse hur infarten har betydelse för stadens profilering och intresset för infarterna har ökat. (Schibbye 1994)

### Stadens identitet – en dynamisk och aldrig definitiv uppfattning

Identiteten av en plats, platsidentitet, är ett komplext begrepp som innefattar mer än det vi ser med blotta ögat. Människors förmåga att identifiera en plats påverkas av deras egna upplevelser, värderingar, kön, yrke etc. samtidigt som den även influeras av vad andra människor berättar om platsen (Hague & Jenkins 2005, s. 5). Relph (2001) menar att platsidentiteten byggs upp av följande komponenter: platsens lokalisering; förekomst av objekt så som berg, floder, byggnader etc.; ett samhälle som är delaktigt i sociala och ekonomiska aktiviteter; samt olika betydelser och symboler. Vad som händer och hur människor agerar på platsen betyder således lika mycket som av byggnadernas faktiska förekomst. Denna åsikt delas av Margareta Popoola (2002) som i sin beskrivning av Malmö menar att stadens identitet innefattar såväl stadens geografiska läge och historia, som handlingar och identifierbara händelser. Förutom rumsliga och sociala faktorer är alltså även tidsaspekten en deltagande men relativ faktor för att forma en plats identitet enligt Popoola (2002).

Platsidentiteten är därigenom aldrig definitiv. Den skapas av kombinationer av platsens utformning, sammanhang, upplevelser och minnen, och bör därför ses som dynamisk och föränderlig – aldrig som självklar.



## Landmärken

Landmärken beskrivs enligt Kevin Lynch (1960, s. 78) som rent fysiska objekt. De kan variera i skala men ska på något sätt vara unika i sammanhanget på platsen. De kan bland annat utmärka sig i form, kontrastera mot bakgrunden eller på något vis vara rumsligt framträdande.

Bilden och tydligheten av landmärken skiljer sig mellan människor. Lynch (1960) beskriver från en studie att ju bättre människor kände platsen desto fler och mindre landmärken kunde de nämna. Dessa lokala landmärken är svårare att uppfatta än större och mer utmärkande landmärken, och utgör därför svagare referenspunkter.

Om landmärket är placerat där människor måste göra val i sitt resande så stärks bilden av landmärket i fråga (Lynch 1960, s. 81).

## Platsmarknadsföring – att profilera och marknadsföra sig som stad

Som beskrivs i flertalet artiklar och böcker har städer länge haft en strävan att differentiera sig från varandra i en kamp för att marknadsföra sig som stad (Dumbraveanu 2010; Syssner 2012). Målet är att locka människor att bo i, verka i och besöka staden som ett steg i stadens tillväxt och utveckling.

Det innebär att det interna arbetet fokuseras på att skapa en stolthet och identitet på orten, medan den externa bilden ska hjälpa till att locka turister och investerare till platsen (Syssner 2012, s. 14).

Platsmarknadsföring kräver mer än att bara ha ett namn och en produkt (Dumbraveanu 2010, s. 40). Det handlar om att förmedla en helhetsbild och identitet, vilket grundas i så mycket mer än endast en slogan som ibland kan vara det första man tänker på. Den påverkas av vår individuella och mentala bild som vi själva skapar. Det handlar om att göra människor uppmärksamma om platsen i fråga och sedan ge förutsättningar för dem att konstruera egna positiva bilder och uppfattningar (Dumbraveanu 2010).

Syssner (2012, s. 11) beskriver definitionen av platsmarknadsföring som ”ett långsiktigt, strategiskt arbete som syftar till att förändra, förbättra eller förstärka bilden av en plats”, och att den främst riktas mot tre huvudgrupper – boende, besökare och investerare (Ashworth & Kavaratzis 2010). Syssner (2012, s. 11) betonar dessutom att politisk styrning har en betydande roll i arbetet med platsmarknadsföring då det ses som ett förändringsarbete som kräver stor förankring.

Arbetet med platsmarknadsföring grundas i att medvetet synliggöra aspekter som man särskilt vill lyfta fram. Processen innefattar många olika faktorer, så som fysiska, sociala, psykologiska och uppfattade aspekter. Det finns alltså inget vedertaget svar på exakt hur en plats bör forma sitt marknadsförings- och profileringsarbete. (Dumbraveanu 2010)

”Offentliga stadsrum i Täby som gator, torg och allmänna platser är viktiga närmiljöer vi kan identifiera oss med. Om allmänna ytor är välkomnande, vackra samt upplevs trygga och säkra ger det en starkt positiv bild av kommunen.”  
(Täby kommun 2010, s. 56)

## Platser förmedlar känslor och intryck

Platser väcker olika känslor. Vilken upplevelse vi får och hur väl vi trivs på platsen påverkas av ett stort antal faktorer. Yi-Fu Tuan (1977) beskriver hur vi upplever platser med hjälp av våra sinnesorgan, där kinesti (känslan av rörelse), syn och känsel är de främsta sinnena med vilka vi uppfattar rummet, medan hörsel, doft, lukt och smak är sinnen som förstärker upplevelsen av den fysiska platsen. Hur vi sedan tolkar dessa intryck, vilka känslor de framkallar och hur vi uppskattar omgivningen är sedan ett resultat av när våra personliga erfarenheter och tidigare upplevelser läggs till den fysiska verkligheten.

”To experience is to learn; it means acting on the given and creating out of the given. The given cannot be known in itself. What can be known is a reality that is a construct of experience, a creation of feeling and thought.” (Tuan 1977, s. 9)

Även Gehls (2010) begrepp inbjudande och avvisande kan beskrivas som ovan – de grundas i en fysisk struktur men påverkas av människors individuella tolkning och känsla. Han beskriver att det faktum om vi känner oss lockade till en plats eller inte kan bero av såväl fysiska som psykologiska förutsättningar eller hinder, exempelvis om vägen till platsen i fråga är svår- eller lättillgänglig eller om jag ens känner att jag har någonting där att göra.

Platsen kan således väcka en inbjudande känsla för somliga, medan andra inte lockas dit i samma mån.



# MÖTET MED TÄBY

Följande avsnitt redogör för mötet med och uppfattningen av Täby. Inledningsvis redovisas en sammanställning av den genomförda intervjuundersökningen som ger en uppfattning om vilket intryck boende och besökare har av Täby och att anlända till staden. Fortsättningsvis redovisas mina egna observationer och analyser av transportnäten, för att slutligen resultera i en sammanslagning om vilka strategiskt viktiga entréplatser som är viktiga för mötet med Täby.



# SURVEYUNDERSÖKNING

I undersökningen deltog 33 personer med en jämn åldersspridning från 15 år och uppåt. Av deltagarna bodde 18 personer i Täby och 15 personer var besökande till staden. 12 personer var män och 21 personer var kvinnor. För fullständig sammanställning, se efterföljande ss. 19-20. Frågeformulär se bilaga 2.

## Entréer och miljöerna som passeras

Utifrån surveyundersökningen kan konstateras att människor överlag inte kunde kategorisera miljöerna de passerar, varken som positiva/negativa (7 av 33 kunde svara) eller punkter där de känner att de har kommit fram till Täby (12 av 33 kunde svara).

De som kunde svara på frågan om entrépunkter (någon fysisk plats eller sträcka där de känner att nu har jag kommit fram till Täby) tenderade att nämna just den stationen vi då stod på. Ur de svaren kan det inte dras någon slutsats om den specifika stationens vikt som entréplats i Täby - svaren tyder däremot på stationens/hållplatsens vikt överlag som en typ av entréplats till staden.

Vid frågan om vilka platser längs transportleder man tyckte om och såg positivt på tenderade ett antal boende (3st) att istället nämna naturområden runt om i staden som inte syns från de största transportstråken, vilket tyder på att naturen är en viktig faktor för dem.

Täby Centrum Natur  
Sovstad Förort  
Bra för barn och Förbättra  
familj kommunikationen  
Täby Centrum  
Shopping Täby Centrum Lagom  
Grönområden  
Täby Centrum  
Villor Trevligt  
Hemma

## Natur och grönska

Grönområden, natur och nära relaterade ord var svar som förekom i flertalet öppna frågor vid intervjuer med boende i Täby. De besökande nämnde generellt sett inte naturen i samma grad, förutom vid direkt fråga.

Människor uppfattade överlag Täby som en stad med mycket eller delvis mycket natur (27 av 33). Däremot var det större skiljaktigheter huruvida grönskan gör sig kännbar även i de centrala delarna av staden (endast 11 av 26 instämde helt).

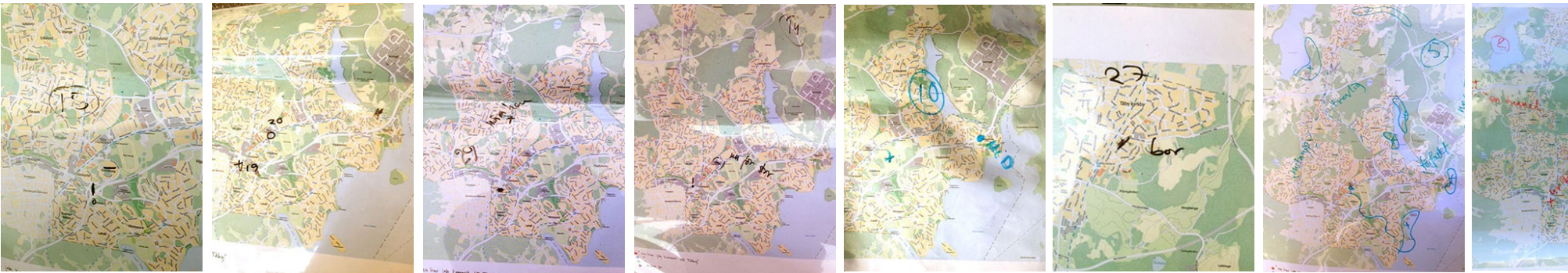
Svaren skiljde sig även mellan boende och besökare, där den tydligaste skillnaden var i frågan om havets betydelse. Större delen av de boende tyckte att havet var viktigt eller delvis viktigt för staden (10 av 14), medan besökarna snarare ställde sig undrande om det ens fanns vatten nära Täby och att det i så fall inte hade så stor betydelse (8 av 13 visste inte om vattnet eller tyckte inte att vattnet hade någon betydelse).

## Stadsbild

Gemensamt för de flesta som intervjuades var att de upplevde att Täby var mest känt för anläggningen Täby Centrum (28 av 29 instämde helt eller delvis) men att de inte upplevde staden tråkigare än andra omgivande städer. Tendensen var att besökarna endast kände till Täby genom Täby Centrum, och att de boende poängterade att så var fallet, men lade även till att; *för andra* är nog Täby mest känt för centrumanläggningen.

Det var däremot större skillnader huruvida staden uppfattades som en "egen" stad, där hälften av de tillfrågade tyckte det, medan den andra hälften inte tyckte det. Ett antal människor poängterade även att Täby inte upplevs som en stad överhuvudtaget, den känns mer som en förort och en sovstad. Åsikterna skiljde sig även i frågan hur intressanta miljöerna som passeras är, samt om man lätt känner att man är i de centrala delarna av staden.

” Men jag tycker ju inte att Täby är en stad!  
citat av respondent, vid påståendet "Täby är en egen stad". 2015-03-03



Exempel på kartbilder efter genomförda intervjuer. Responenterna har ringat in platser där de upplever att de är framme i Täby, samt eventuella positiva och negativa ytor. Foto: Anna Jonsson, 2015-03-03 - 2015-03-13



# SURVEYUNDERSÖKNING

Följande två sidor redovisar mer i detalj de svar som framkom i undersökningen.

## Sammanslaget, boende och besökare

PÅSTÅENDEN instämmer	helt	delvis	inte alls	vet ej
Täby är en stad med mycket natur	17	10	3	
Täby är en grå och torftig stad	2	4	24	
Täby satsar på sina utemiljöer	8	10	1	11
Täby är en färgglad stad	8	8	8	5
Täby upplevs tråkigare än andra omgivande städer	2	2	24	
Täby har mycket grönska mitt i staden	11	5	10	2
Täby är mest känt för anläggningen Täby Centrum	22 "ökänd"	4 eller galoppen x2	1	
Miljöerna man ser när man passerar Täby känns intressanta	14 "ok" "Viggbyholm" "lantligt, runt om"	6	6	1
Havet är en viktig del av Täby	9	6	10	1
Jag tycker det är svårt att uppfatta att nu är jag i de centrala delarna av Täby	11	2	10	2
Täby känns som en "egen" stad	13	2	10"börjar bli del av något annat"	
Historia är en viktig del av Täby	3	4	1	2

15-25: 7    26-40: 8    41-65:10    +65: 8

Män 12st

Kvinnor 21st



## Boende

### PÅSTÅENDEN

instämmer	helt	delvis	inte alls	vet ej
Täby är en stad med mycket natur	12	4		
Täby är en grå och torftig stad	1	2	12	
Täby satsar på sina utemiljöer -	5	7	1	3
Täby är en färgglad stad	1	8	3	3
Täby upplevs tråkigare än andra omgivande städer	1	1	12	
Täby har mycket grönska mitt i staden	6	4	4	
Täby är mest känt för anläggningen Täby Centrum	11 ”ökänd”	2 "eller galoppen" x2	1	
Miljöerna man ser när man passerar Täby känns intressanta	6	4	4	
Havet är en viktig del av Täby	8	2	4	
Jag tycker det är svårt att uppfatta att <i>nu är jag i de centrala delarna av Täby</i>	6	1	6	
Täby känns som en ”egen” stad	5	1	8 ”börjar bli del av något annat”	
Historia är en viktig del av Täby	3	3		

Man	11111111	Kvinna	1111111111
15-25	111	26-40	111
		41-65	1111111
			+65 11111

#### Upplever Täby som stad

3 8 10 7 7 7 10 10 7 9 8 8 8 7 7

Varierat, landet hus, arbete, grönområde	äldrevård
Ej hänsyn till landskapet	Bra för barn och familj
Ser det inte som en stad, utan som en förort	bra, balans nybygge/natur, vandringsleder
lugnt, stillsamt, trevligt	nära vattnet, grönområde, boende. Borde förbättra kommunikationen
nära affärer	hem
	Ej ”stad”
	for snobbigt
	lagom stor, lagom många människor
	långt till stan

#### Hur resa

Roslagsbanan	11111111111111	Bil	11111111	Buss	1111111
--------------	----------------	-----	----------	------	---------

#### Någon fysisk plats/sträcka där du känner att du ”kommit till Täby”

Ut ur tunnel – öppet	TC ”är ju Täby”, så Tibble station = framme	RN – knutpunkt RN – byte	RN –
passerar ofta	entrén = ica stopp, men tråkig kyrkbyn (bor)	RN	

#### Nämn positiva/negativa platser

Bra för barn, natur
Rönningesjön, Viggbyholm, Hägernäs strand = natur
Hägernäs strand
TC – inte bra men ändå centrum
Negativ
Näsby park, sedan barndomen
Ev Hägernäs ”är ju egentligen inte så jänkla fint”
Bilkaos kyrkbyn på kvällen = infrastruktur

#### Nämn något vid ordet ”Täby”

Bor	Trygghet	Kyrkby	2a hem	Hemma	stan på landet ”för det har jag lärt mig”
	Dyrt	stan i sig, TC men – är för stort	trevligt	sovstad	hem
					Svennigt

#### Ändra på/saknar?

Bättre kommunikation TC -> Sthlm	tunnelbana	fint fram till RN, Näsbydal ”är väl inte så charmigt”
----------------------------------	------------	---

TC = Täby Centrum      RN = Roslags Näsby

## Besökare

### PÅSTÅENDEN

instämmer	helt	delvis	inte alls	vet ej
Täby är en stad med mycket natur	5	6	3	
Täby är en grå och torftig stad	1	1	12	
Täby satsar på sina utemiljöer	3	3		8
Täby är en färgglad stad	7		5	2
Täby upplevs tråkigare än andra omgivande städer	1	1	12	
Täby har mycket grönska mitt i staden	5	1	6	2
Täby är mest känt för anläggningen Täby Centrum	11	2		
Miljöerna man ser när man passerar Täby känns intressanta	8 ”ok” ”Viggbyholm” ”lantligt, iaf runt om”	2	2	1
Havet är en viktig del av Täby	1	4	7	1
Jag tycker det är svårt att uppfatta att <i>nu är jag i de centrala delarna av Täby</i>	5	1	5	2
Täby känns som en ”egen” stad	8	1	2	
Historia är en viktig del av Täby		1	1	2

Man	1111	Kvinna	111111111111
15-25	1111	26-40	11111
		41-65	111
			+65 111

#### Upplever Täby som stad

6 9 9 10 5 5 8 5 6 8 8 10 8

TC	Allt man behöver (TC)	välskött, fina och arbetade rondeller	varför satsas det inte mer
på ungdomsbyggen och äldreboenden (bla)	shopping	finns allting, bra utbud	högkvalificerad kommun och befolkning

#### Hur resa

Roslagsbanan	111111111111	Bil	1111	Buss	11
--------------	--------------	-----	------	------	----

#### Någon fysisk plats/sträcka där du känner att du ”kommit till Täby”

TC	TC	TC	Viggbyholm	galoppfältet
----	----	----	------------	--------------

#### Nämn/peka ut positiva/negativa platser

Trevliga gator, konstverk, parkeringsgarage ”fenomenalt till skillnad från andra kommuner”  
Naturmiljö, hus>lägenheter

#### Nämn något vid ordet ”Täby”

TC, överklass	billigt	TC	Centrum, moderat	Handla mer, komma
bortskulle kunna bo här	TC, bra o trevliga butiker, bra sittplatser		tar bort grönområden	förort
TC	TC	för mycket affärer	TC	trevligt, förvirrat att hitta i TC

#### Ändra på/saknar?

Bra, inget annat än TC som lockar	Grönska, inte tråkigt jävla centrum
-----------------------------------	-------------------------------------





# VILKA ENTRÉPLATSER ÄR VIKTIGA I TÄBY?

Följande avsnitt behandlar de identifierade viktiga entréplatserna i Täby. Till en början beskrivs utifrån vilka övergripande kategorier som jag har utgått ifrån för att identifiera vilka platserna kan vara, för att sedan gå igenom viktiga platser längs respektive transportstråk oberoende av de andra. Slutligen läggs alla stråk lager på lager för att kunna se var de överlappar varandra för att på så vis kunna prioritera vikten av de olika platserna.

Beskrivningarna av transportstråken har gjorts utifrån observationer på plats. Beskrivningarna har ibland kombinerat observationsanteckningar med information från inläsningsstadiet för att ge en fullständig bild av platsens funktion och vikt i staden. Det slutliga urvalet har sedan färdigställts med hjälp av fokusgruppens kommentarer och synpunkter.

## Platskategoriseringar

Längs transportlederna bedömer jag följande platsbildningar påverka mitt val av viktiga entréplatser. Hur kategorierna som redogörs nedan är framtagna beskrivs i *Metod och tillvägagångssätt: Analys - observation och inläsning, s. 7*.

### Förnimmelsepunkter

Platser där människor upplever sig vara i staden - kategorin utgår alltså ifrån känsla och förändringar i omgivningen. Förnimmelsepunkterna kan utgöras både av faktiska platser, så som synen och passerandet av en viss byggnad, och upplevda platser, exempelvis vid passage av ett krön eller slutet av en tunnel.

### Kluster

Klusterbildningar kan beskrivas som ansamlingar av aktiviteter/anläggningar på en mindre plats. Klusterbildningarna utgår således från hur många människor som potentiellt kan vistas på platsen på grund av platsens syfte. Exempel kan ges av centrumbildningar eller då sportanläggningar koncentreras inom en begränsad plats. Antalet människor som potentiellt har platsen som mål är således större på dessa platser än exempelvis villaområden av samma storlek. Platserna är definierade utifrån information från inläsning av relevanta dokument.

### Aktiva val

Platser där resenären måste göra ett aktivt val i sin resa för att ta sig till staden, exempel är trafikplatser och rondeller. Utformningen av dessa platser påverkar orienterbarheten i området.

Aktiva val kan också beskrivas enligt definitionen av nod enligt Lynch (1960, ss. 72-73). Han beskriver noder som viktiga platser för staden eftersom människor här måste göra beslut för sitt fortsatta resande och upplever därför närliggande element extra tydligt. Lynch beskriver fortsättningsvis hur en undersökning visat att det var just vid brytpunkter och korsningar som människor främst fick känslan av att anlända till en stad.

Dessa platser är därför extra viktiga platser att accentuera.

*Känsla*

*Objektiv  
information*

*Handling*

### *Orienterbarhet*

Orienterbarheten har att göra med frågan var man befinner sig och hur lätt man förstår var man är. Den påverkas inte av information i form av exempelvis skyltar, utan snarare av signaler från omgivande landskap och hur vägmiljön är utformad. Orienterbarheten påverkas till stor grad av hur man uppfattar gränser och övergångar i exempelvis landskapet. (Bucht, Pålstam & Wingren 1996)





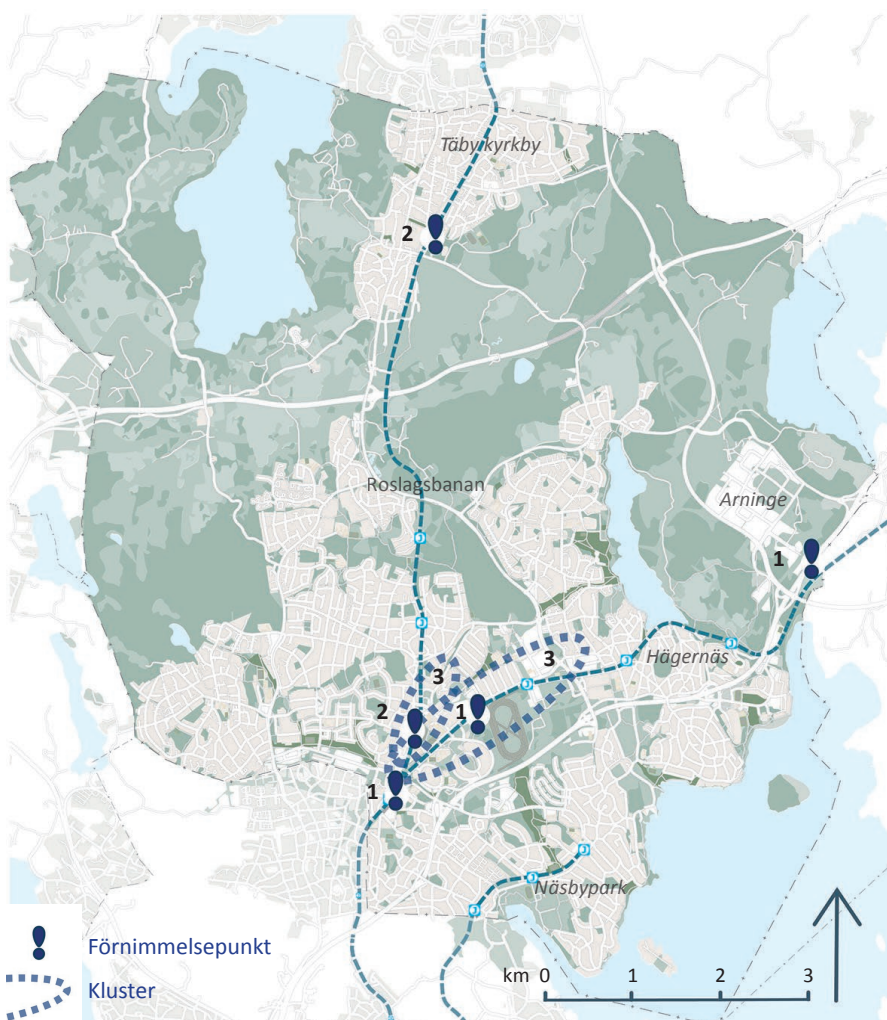
## Observationer och egen analys

De transportslag som präglar resandet i Täby är Roslagsbanan, bil och buss, samt en mindre del cykel. Följande rubriker redovisar de platser som fyller kriterierna för kategorierna förnimmelsepunkter, kluster och aktiva val, vilka är resultaten av egna observationer samt viss del inläsning.

### Roslagsbanan

Roslagsbanan utgör ett centralt transportsystem och är ett nav för Tåbys fortsatta utveckling.

Följer man Roslagsbanan hela vägen genom kommunen hinner man se såväl villabebyggelse, åker- och skogsmark och verksamhetsbebyggelse. Stannar man vid de större hållplatserna Roslags Näsby eller Täby centrum och kommer från Stockholm hinner man efter inträdet i kommunen dock främst se bullerplank, verksamhetsbebyggelse, restytor och parkering.



Roslagsbanan inklusive entrépunkter och kluster.  
Underlagskarta Täby kommun, bearbetad version av Anna Jonsson

### Förnimmelsepunkter

I flertalet strategiska dokument (Täby kommun 2010; Stockholm Nordost 2012) uttrycks vikten av stationer som knutpunkter och bytesplatser. Alla stationer längs sträckan utgör i sig förnimmelsepunkter, men jag anser de stationer de största stationerna vara viktigast. Särskilt nämns stationer vid Roslags Näsby, Täby centrum och framtidens Arninge resecentrum.

1. *Roslags Näsby, Täby Centrum, (i framtiden Arninge resecentrum)* är de största och mest använda stationerna i Täby och utgör därför viktiga entrépunkter.

Jag upplever i dagsläget att varken Roslags Näsby station eller Täby Centrum station har någon utmärkande eller ihågkombar gestaltning utan upplevs som vilken som helst av stationerna längs sträckan. Vid stationen Täby Centrum framträder dock anläggningen Täby centrum på andra sidan spåret vilket dominerar uppfattningen av stationen. Roslags Näsby station är belägen strax efter kommungränsen, vilket gör att man inte hinner uppfatta Täby nämnvärt innan tåget stannar på stationen. Stationen kommer i framtiden flyttas och byggas om och kommer då förmodligen ge ett annat intryck.

2. Täby kyrkby station och Tibble station utgör sekundära stationer - stationer som många använder men inte i samma grad som de ovan.

Utformningen av Täby kyrkby station är i sig inte utmärkande - däremot får man om man kommer söderifrån en upplevelse av att *ha kommit fram till något*. Känslan infinner sig på grund av att man här når bebyggelse efter att nyligen ha passerat åkerlandskap. Tibble station har ett centralt läge i närheten av Täby Centrum och övrig verksamhet.

### Kluster

3. Mellan Roslags Näsby och Täby Centrum delar sig Roslagsbanan i två. I spetsen finns och byggs idag ett stort antal anläggningar för sport och kultur. De är dock inga anläggningar som påverkar utblicken från tåget nämnvärt utan ses främst som större byggnader och parkeringsytor. I dagsläget byggs en skatepark i områdets spets, vilket ger liv och påverkar utblicken då den sticker ut från mängden.

Området kommer i framtiden förtätas och enligt översiktsplanen (Täby kommun 2010) få ett utseende som bryter av mot övrig bebyggelse. Sträckan kommer därför förhoppningsvis utmärka sig mer för de som passerar den framöver. Klusterbildningen som skapas kommer dessutom generera mer folk som vistas på och besöker platsen.

### Aktiva val

De som färdas längs Roslagsbanan behöver efter påstigning inte göra några aktiva val för sitt fortsatta resande förrän det är dags att gå av. Det underlättar dock deras orientering om de tydligt känner att de är i Täby när de tittar ut genom fönster för att fungera som en förvarning för planerad avstigning.

När jag idag reser på Roslagsbanan upplever jag inte att Täby sticker ut jämfört med andra kommuner man passerar. Förvarningen uteblir således, speciellt för de stationer som man kommer till tidigt.



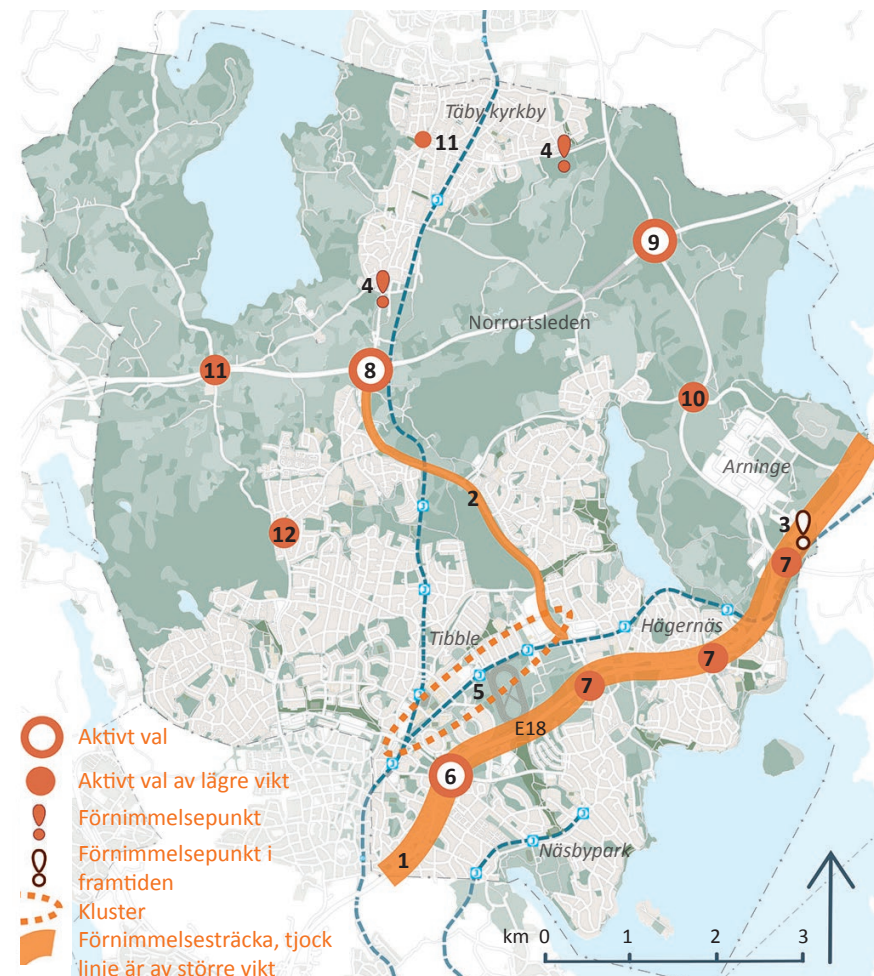
Exempel på utblickar från Roslagsbanan med blandad villabebyggelse, natur, parkeringar och blandade anläggningar. Bilden i mitten är tagen på Roslags Näsby station - en av de i dagsläget största stationerna i Täby.  
Foto: Anna Jonsson, 2015-04-14 - 2015-04-23





## Bilvägnätet

E18, Arningevägen och Norrortsleden är de stora regionala vägar utifrån vilka människor både kan ta sig in mot Täby och passera staden. Dessa är viktigast ur ett regionalt perspektiv och är därför viktiga för utvecklingen av den regionala stadskärnan. Huvudvägnätet är viktigt för infrastrukturen inom staden men har därmed inte samma betydelse för det första mötet med staden.



Strategiskt viktiga platser främst längs det regionala vägnätet men även längs huvudnätverket. Storleken på ringen visar dess vikt i strukturen, de ofyllda är de med högst vikt. Underlagskarta Täby kommun, bearbetad version av Anna Jonsson



Täby kyrkby trafikplats sett från Roslagsbanan söderut. Under trafikplatsen passerar Norrortsleden. Trafikplatsen utgör ett aktivt val och en entrépunkt i resan. Foto: Anna Jonsson, 2015-04-23

## Förnimmelsepunkter

Förnimmelsepunkterna längs bilnätet kan utgöras av en längre sträcka såväl som av en punktinsats.

1. E18 har ett centralt läge i Täby och är en sträcka där en stor mängd människor färdas och passerar staden under en relativt kort tid. Den bör därför ses som en förnimmelsesträcka – en hel sträckning som utgör en entré. Denna sträckning och entrén till staden skulle förtydligas om även tydliga förnimmelsepunkter var synliga längs sträckan.

I dagsläget är känslan av entré längs E18 bristfällig och man får endast en begränsad uppfattning av att vara inne i en stad. Känslan av täthet saknas och det som dominerar upplevelsen är restytor med gräs, mindre skogspartier, bullerskydd och sporadiska byggnader och verksamheter. Stundvis skymtar landmärkena Täby Centrum och Grindtorp, men endast under korta stunder. I framtiden kommer området upplevas något tätare när Galoppfältet bebyggs.

Kommer man åkandes från sydväst, det vill säga från Stockholm, är känslan av stad störst i början av sträckan där man passerar ett krön och då snabbt får se en del bebyggelse, exempelvis Grindtorp. Det är dock inte mycket som tyder på att man faktiskt har kommit till just Täby, förutom att Täby kommuns symbol snart dyker upp på en öppen yta vid sidan av vägen.

Från nordöst, det vill säga från Österskar, upplever man inte heller att man kommer till just Täby. Däremot försvinner åkrarna till förmån för restytor med klippt gräs, bullerplank och viss byggnation, vilket i någon mån tyder på att man har kommit till mera urbana trakter. I framtiden kommer Arninge resecentrums utbyggnad resultera i en konkret förnimmelsepunkt.

2. Bergtorpsvägen är en infart till Täbys centrala delar där man håller betydligt lägre hastighet än på nyligen nämnda E18. Längs vägen passerar man både villabebyggelse och naturmark, men det är uppfattningen av naturmarken som dominerar. Uppfattningen av vägens norra del domineras av de många klotpilar med stark karaktär som finns planterade, den mittersta delen av skog, och den södra delen av mer bebyggelse och en ökad känsla av centrum.
3. I framtiden kommer Arninge resecentrum vara det första man möter av staden och kommer därför vara av stor betydelse.
4. Förnimmelsepunkter mot Täby kyrkby kan upplevas vid rondellerna vid Jarlabankes väg/Byle allé och Bergtorpsvägen-Vikingavägen/Åkerivägen, då de har en medveten gestaltning och då det efter de båda rondellerna sker en markant förtätning i bebyggelse. Däremot säger inte gestaltningen på rondellerna mycket om Täby kyrkby som plats. Nämnvärt är även att de två rondeller som följer längs Vikingavägen är utformade på samma vis som den första.

## Kluster

Inga nämnvärda kluster finns längs de regionala vägarna. Korsningar med andra vägar behandlas i Aktiva val. Däremot är kluster längs huvudgatorna något tydligare.

5. Den på kartan tydligaste klusterbildningen är den mellan Roslags Näsby och Täby centrum. Åker man längs sträckan är känslan däremot mindre tydlig. Det som gör att sträckan känns mer central är främst att man ser Täby Centrum och att villabebyggelsen minskar till förmån för högre flerbostadshus. Det är alltså en något tätare känsla men inte markant.

Överlag upplevs sträckan grå och parkeringar är ett stort inslag i miljön. Området byggs idag ut, och kommer fortsätta göra så även i framtiden vilket på sikt förmodligen kommer generera en tätare och mer stadsmässig känsla.

## Aktiva val

Längs de regionala vägarna är större trafikplatser och rondeller de största exemplen på aktiva val. Här krävs uppmärksamhet för att ta sig till Täby och de är därför viktiga att tydliggöra.

6. Roslags Näsby trafikplats upplevs intetsägande och utgör i dagsläget endast en trafiklösning. Täby kommuns logotype syns på en restyta bredvid bilvägen men utmärker sig inte nämnvärt. Området öppnar upp sig i kontrast till bullerplanken man nyss passerat, men förutom loggan urskiljer sig inte platsen från vad man övrigt passerar längs vägen. Trafikplatsen kommer inom en snar framtid att byggas om.
7. Övriga trafikplatser längs E18 är förvisso inte det första man möter i Täby, men utgör dock viktiga platser för det fortsatta resandet in i staden. Idag skiljer sig trafikplatserna inte från resterande E18, och kantas således främst av bullerplank, gräsmattor och skogsområden. En av trafikplatserna byggs idag om.
- Täby kyrkby trafikplats och trafikplatsen Norrortsleden/Arningevägen är aktiva val längs Norrortsleden med annorlunda förutsättningar än de ovan då de är mer avskilda från Täby som stad och dess bebyggelse.
8. Täby kyrkby trafikplats ger ett relativt vårdat intryck och innehåller trädgångar samt ett fåtal trädplanteringar. Det är dock inte en gestaltning som märkvärt utmärker trafikplatsen längs sträckan och platsen ger inget större intryck. Kopplingen till Täby är inte kännbar. Kör man över trafikplatsen, från Täby kyrkby mot Täby, finns en kortare, relativt nyplanterad allé längs ena sidan. För trafikanter som färdas mellan Täby och Täby kyrkby utgör platsen snarare en entrépunkt än ett aktivt val.
9. Trafikplatsen Norrortsleden/Arningevägen ger ett väldigt torftigt intryck och består av tre intetsägande rondeller med gräs. Det syns ingen skillnad i utformning mellan de tre, varken den centrala eller de som är placerade på vardera sidan av Norrortsleden utmärker sig på något vis.
10. Rondellen Arningevägen-Roslagsvägen. Från att ha färdats genom skogs- och åkerområden möter man rondellen som då utmärker sig med en gestaltning av något mer stadsmässig karaktär. Dock säger utformningen i sig ingenting om var man befinner sig. Arninge är tack vare kommande byggnationer det område man kommer se tydligt, Täby och E18 hänvisas endast till via skyltning. Efter att ha följt skyltningen mot någon av de två sistnämnda finns ingen utformning vid avtagsvägarna av rondellen som visar var man är på väg.
11. Mindre platser för aktiva val. Är inte lika frekvent använda som de ovan nämnda.





## Buss

Busstrafiken är idag ett viktigt kollektivtrafikalternativ och kommer så fortsätta vara i framtiden. De specifika rutterna skiljer sig dock mellan varandra vilket gör det svårt att prioritera en viss resväg på samma sätt som för Roslagsbanan. Bussar färdas på samma vägar som bilen, varvid samma omständigheter till stor del råder även här.

## Förnimmelsepunkter

Entrépunkterna består främst av busshållplatserna, i övrigt gäller samma som för vägnätet. Idag är Täby centrum en central bytespunkt i kollektivtrafiken, men även Roslags Näsby, Arninge resecentrum och andra stationer längs Roslagsbanan planeras bli attraktiva bytespunkter.

## Kluster

Klusterbildning och förtätning mellan Roslags Näsby och Täby är liksom för bilen det mest påtagliga området.

## Aktiva val

Bussresenären gör liksom resenären längs Roslagsbanan inga andra val än att gå av bussen vid en viss hållplats. Transporten sker dock inte lika snabbt eller längs samma sträcka, vilket innebär att samma typ av förvarning som längs Roslagsbanan längs en fokuserad sträcka är svår att göra. Däremot upplever även busstrafikanten alla de platser som bilisten gör, trots att de själva inte behöver göra ett eget val. Trafikplatserna som nämns under kategorin bilvägnät är därför viktiga även under denna kategori.



Busshållplats längs Bergtorpsvägen. Hållplatsen utgör en entrépunkt för resenären. Foto: Anna Jonsson, 2015-04-28

## Cykelnätet

Det största cykelstråket kommer i framtiden vara cykelstradan, vars sträckning är planerad längs E18 i stor mån.

## Förnimmelsepunkter

De största förnimmelsepunkterna som cykelstradan kommer att passera är de som även passeras av andra transportslag. Dessa som är placerade i utkanten av Täby och blir således det första mötet.

1. Roslags Näsby
2. Arninge resecentrum och trafikplats

Tidigare beskrivs hur resenärer i bil kommer uppleva E18 som en viktig sträcka att göra välkomnande – så kommer även gälla för cyklisterna. Skillnaden är dock att sträckan inte kommer uppfattas i lika hög hastighet som för bilisterna och cyklisterna därför kommer att vistas längs sträckan under en längre tid. Gestaltningen måste därför anpassas därefter.



Cykelnätet inklusive förnimmelsepunkter.  
Underlagskarta Täby kommun, bearbetad version av Anna Jonsson





# IDENTIFIERADE ENTRÉPLATSER

Arbetet är ett exempel på hur platser som är av betydelse för mötet med staden kan identifieras med hjälp av en metod som utgår ifrån en tolkning av stadens identitet kombinerat med transportstråksanalyser, se *Metod och tillvägagångssätt, steg 1-3 ss. 7-8*.

## Samtal med fokusgrupp

Efter diskussionen med fokusgruppen framkom det att ett stort antal platser upplevdes viktiga att markera som entréplatser och att även sträckor ansågs vara viktiga ur entrésynpunkt. De höll dessutom med min avgränsning av cykellederna och att endast den största (cykelstradan) bör ingå i analysen. Inga större förändringar skedde angående markeringarna i kartbilden, men betydelsen av ett antal av platserna bekräftades.

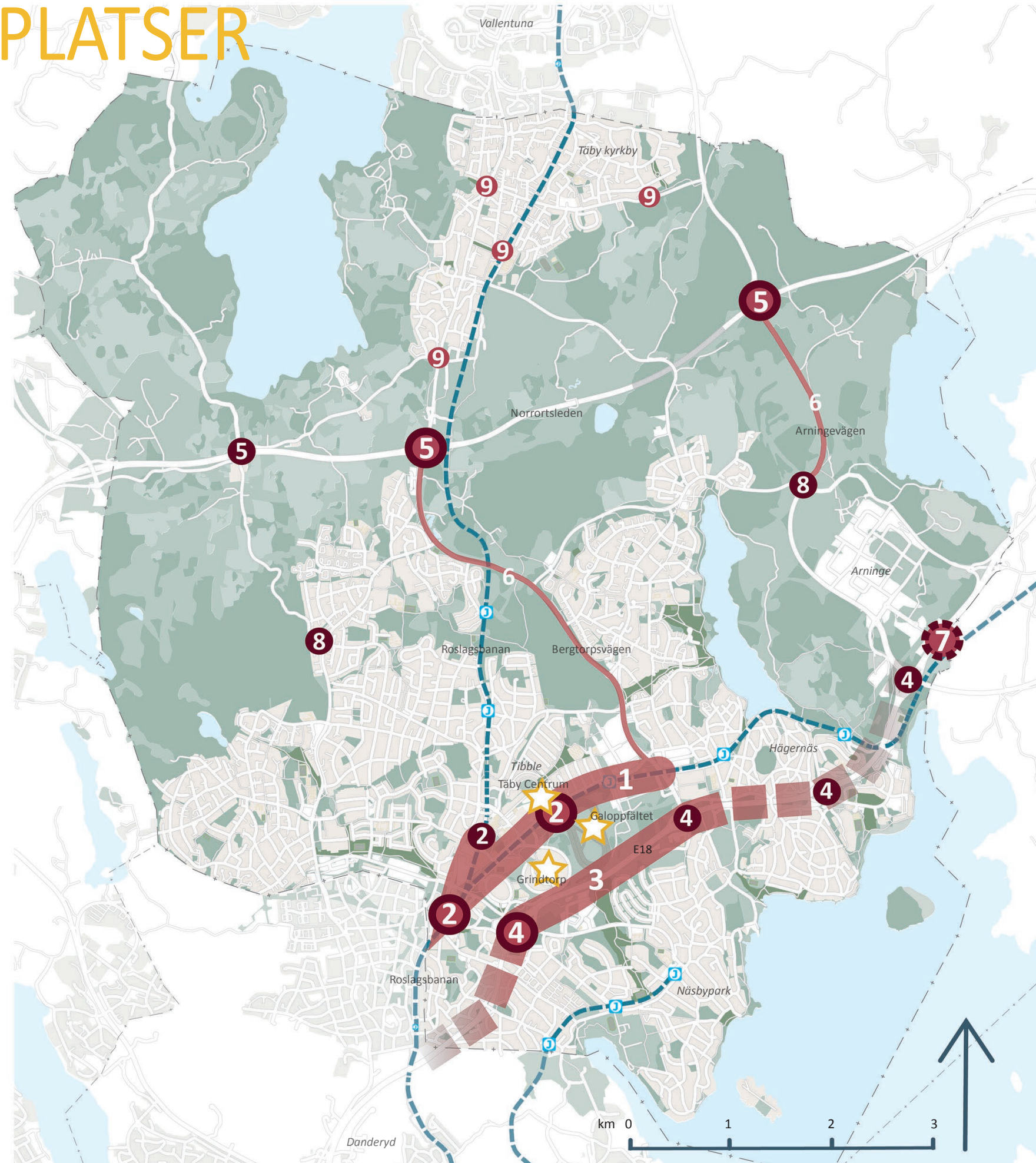
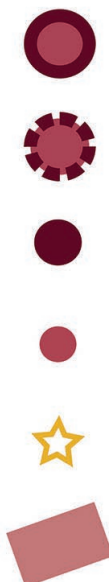
## Entréplatserna

De platser som har valts ut är de som överlappar flertalet transportnät eller har stor tyngd inom den egna transportstrukturen. Både punkter och sträckor har identifierats som viktiga för mötet med staden, men bör vid gestaltning utgå från olika typer av utformningsprinciper då de har olika sammanhang och inte uppfattas utifrån samma hastighet.

Nästa sida ger en djupare förklaring till varje punkt.

För en sammanfattning av denna inledande del av arbetet innehållande de övergripande teorierna om mötet med en stad, människors uppfattning av Täby samt de identifierade entréplatserna, se bilaga 3.

- Platser med stor tyngd i transportnätet
- Platser med stor tyngd i transportnätet i framtiden
- Platser med sekundär tyngd i transportnätet
- Täby kyrkby - stadsdel i Täby, vars entréer inte har samma tyngd i transportnätet som övriga markeringar
- Landmärke
- Sträcka (tjock linje är av större tyngd)



Entréplatser/-sträckor i Täby.  
Underlagskarta Täby kommun, bearbetad version av Anna Jonsson





## Beskrivning av platserna

1. **Roslagsbanan, hela sträckan med fokus på delarna i centrala Täby.** Hela sträckningen längs Roslagsbanan ger en bild av Täby och är extra viktig för de som endast passerar. De centrala delarna mellan Roslags Näsby och Täby Centrum utgör dock fokusområde då alla större stråk, oavsett tåg, buss, bil eller cykel, korsar eller finns nära området. Det är dessutom ett område med redan idag många existerande aktiviteter och verksamheter och många människor både vistas på och passerar området. Området kommer i framtiden byggas tätare, högre och med en annan typ av arkitektur, vilket tydligare kommer avvika mot omgivande villaområden och naturmarker. Området rymmer idag många gräsbeklädda restytor och parkeringar vilket idag gör den outnyttjad och ger en dålig representation av Täby.

Övrig sträckning längs Roslagsbanan visar lugnare utblickar med villor eller naturmark.

2. **Roslagsbanan, stationer.** Entrépunkter för ett stort antal människor. Alla stationer innefattas i kategorin, men tyngdpunkten ligger främst på de större stationerna Roslags Näsby och Täby Centrum där flest människor går av och på tåget. Stationerna kommer dessutom utgöra viktiga bytespunkter mellan transportslag. Även Tibble station är en viktig, central station med koppling till Täby Centrum men används idag inte av lika många människor som Roslags Näsby station eller Täby Centrum station.



1.



2.

3. **E18, sträckan genom Täby.** Cykelstrada inkluderad. Detta är en sträcka där många människor färdas och passerar. Den korsar de centrala delarna av Täby utan att man märker det nämnvärt när man färdas på vägen. Uppfattningen av Täby minskar således. Sträckningen för den framtida cykelstradan är dragen längs vägen, vilket ger en konkret möjlighet att påverka gestaltningen av sträckan. Sträckningen längs E18 får vid cykelstradans ankomst således ökad vikt som entrésträckning.
4. **Trafikplatser längs E18,** är viktiga punkter i transportnätet. Utgör konkreta punkter för aktiva val för fortsatt resande och är även element man lägger märke till när man färdas längs vägen. Trafikplatserna i ytterkant har potential att tydligare utgöra entrépunkter till Täby än de inre trafikplatserna som snarare har som syfte att bevara känslan av staden när man väl är inne i den.



3.



4.

5. **Trafikplatser Norrortsleden.** Dessa trafikplatser är viktiga punkter i transportnätet men skiljer sig jämfört med de längs E18 då man längs Norrortsleden inte alls uppfattar Täby. Avsikten med gestaltningen på dessa platser är inte nödvändigtvis att locka människor in i Täby, utan snarare att fungera som uppskattade utropstecken längs vägen samt att medvetandegöra och ge en positiv association till staden de aldrig egentligen ser. Likväl som trafikplatserna längs E18 utgör de dessutom viktiga hållpunkter och utropstecken för de resenärer som tar av vid trafikplatserna.
6. **Infarter, ex Bergtorpsvägen.** Entrésträcka i mindre skala än tidigare nämnda E18. Skillnaden ligger dessutom i att infarten konkret leder in i staden, medan E18 genomkorsar staden.



5.



6.

7. **Arninge resecentrum.** Det är idag svårt att bedöma om platsen kommer att utgöra en entréplats till Täby eller om den endast kommer kopplas till Arninge. Detta är dock den första konkreta bebyggelse man möter österifrån, och utgör då en viktig entrépunkt.
8. **Övriga punkter.** Består av platser där man antingen möter staden eller gör ett val för att ta sig dit, men som är något mindre än tidigare nämnda punkter. Orsaken till detta är deras placering – de är antingen placerade på platser som inte är lika viktiga i transportnätet eller på en punkt där man nyss redan har gjort ett större val för att ta sig till staden.
9. **Täby kyrkby, station samt rondeller.** Dessa platser är mindre punkter än ovan nämnda och är inte viktiga för mötet med de centrala delarna av Täby, utan för inpasserandet i Täby kyrkby. Täby kyrkby station är den station som leder till Täby kyrkby centrum. Den nås söderifrån efter att ha passerat öppna fält och norrifrån efter att ha passerat villabebyggelse. Rondellerna är placerade i randen mellan bebyggelse och naturmark och är objekt där man bromsar ner farten, vilket är en kombination som tydligt blir entrépunkter.



7.



8.

### Efter observation – Hur upplevdes Täby generellt?

Observationen genomfördes under tidig vår, vilket påverkar intrycket av staden. Generellt upplevdes Täby ha en färgskala där grått var framträdande. Naturen var kännbar i stora delar av kommunen, främst i de yttre delarna där villabebyggelse dominerade. Denna grönska kunde utgöras av exempelvis skogsområden eller åkrar. Parkerna uppfattades inte i lika stor mån längs de större transportstråken.

Som besökare med bil kunde det ofta vara svårt att följa skyltningen mot Täby Centrum då den stundtals saknades och stundtals var förvirrande om man inte vet skillnaden mellan Täby Centrum S och Täby Centrum N. Inte heller upplevde jag någon markant känsla av att jag närmade mig de centrala delarna av Täby – speciellt inte från E18.

*Bilderna 1-8 är exempel på de identifierade entréplatserna till Täby. Entréplatsen kan utgöras av såväl en punktvís plats som en sträcka.  
Foto: Anna Jonsson, feb-maj 2015*

# GESTALTNING: EN TRAFIKPLATS MED ENTRÉSYFTE

Med grund i tidigare avsnitt följer nu ett gestaltningskapitel som resulterar i ett gestaltningsförslag på en av platserna som identifierades i de föregående stegen.

Förslaget ska tillämpa de aspekter som beskrivits i arbetet, med målet att skapa en plats vars gestaltning är anpassad utifrån transportslag, syfte och sammanhang i staden.

## Val av plats att gestalta

Den plats som ska gestaltas är en av de tidigare identifierade entréplatserna - en trafikplats i kommunens nordöstra del, se karta på s. 33.

Valet av plats bygger på dess position i kommunen och dess framtida betydelse i transportsystemet. Trafikplatsen är det första som resenärer från nordost möts av inom kommunen samtidigt som det närliggande området Ullna-Arninge är ett av de fyra stora utvecklingsområdena i Täby enligt Täbys översiktsplan (Täby kommun 2010), se Täbys vision samt utvecklingsområden på s. 12. Trots detta har trafikplatsen en närmast obefintlig gestaltning och inträdet till området upplevs anonymt, för bilder se ss. 33-34.

Trafikplatsen utgör således både en viktig entrépunkt och avtagsväg för resenärer mot Täby och Ullna-Arninge-området, men passeras dagligen av en minst lika stor mängd resenärer som endast åker förbi trafikplatsen utan att svänga av. Det finns då potential att platsens gestaltning för dessa människor kan utgöra ett utropstecken under färden. Syftet är då inte nödvändigtvis att locka människor att ta av just vid denna punkt, utan snarare att göra dem medvetna om att här finns någonting – trots att Täby inte är synlig från vägen.

Kommunen arbetar redan idag med att utveckla ett antal av de identifierade entréplatserna. Denna plats är dock inte inkluderad i sådana planer och är inte heller redan gestaltad, vilket gör den till en sorts felande länk och ger ytterligare grund till att utveckla just den här platsen.





# VAD SKA ENTRÉPLATSEN FÖRMEDLA? - *Känslan*

”Offentliga stadsrum i Täby som gator, torg och allmänna platser är viktiga närmiljöer vi kan identifiera oss med. Om allmänna ytor är välkomnande, vackra samt upplevs trygga och säkra ger det en starkt **positiv bild av kommunen**.”  
(Täby kommun 2010, s. 56)

Ovanstående stycke återfinns i Täby kommuns översiktsplan och beskriver kommunens mål och önskvärda utveckling i de offentliga rummen.

Låt oss bryta ner stycket – vad vill Täby kommun att de offentliga rummen ska förmedla? På basis av arbetets information från teoriavsnitt, identifiering och surveyundersökning, tolkar jag kommunens önskemål till känslan av min kommande gestaltning som följer:

Begreppen *vackra* samt *trygga* och *säkra* förklaras närmare på s. 31.

## *från citatet - ”Identifiera oss med”*

Synonymer; identitetsskapande, känslöväckande, igenkännbarhet för både boende och besökare, hemkänsla och stolthet (främst för boende)

Identifiera oss med - *är en känsla i förhållande till staden*. Syssner (2012) beskriver hur en positiv identitet och bild av staden kan locka människor att bo, verka i och besöka staden. Fortsättningsvis poängterar både Laurén (1992) och Schibbye (1994) hur stadens identitet kan framhävas av en väl gestaltad entréplats och hur entréplatsen kan fungera som en annonspelare för staden. Platsens syfte i förhållande till staden är således att förmedla:



### Entré och stadens identitet

Gestaltningen ska återspegla staden men utgå från den situation ur vilken den uppfattas. Trafikplatsen ska ge ett sådant intryck att trafikanten upplever den som ett delmål i resan – en känsla av att nu är jag framme.



### Ihågbarmhet

Platsen ska effektivt utmärka sig på ett sätt som uppmärksammar oss om var vi är. Att åka igenom trafikplatsen ska ge en känsla av igenkännbarhet för både boende och besökare.

## *från citatet - ”Välkomnande”*

Synonymer; inbjudande, positivt bemötande. En positiv och varm känsla inombords.

Välkomnande - *en känsla i förhållande till platsen* som utgår från oss. Föregående stycke nämnde platsen med syfte av entré. Med entré som utgångspunkt beskriver Laurén (1992) att en entréplats kan förmedla en känsla av välkomnande. I arbetet med att skapa en identitet och en ihågbarmhet återfinns dessutom begreppen stolthet och hemkänsla, vilka enligt Syssner (2012) är begrepp som är eftersträfvansvärda i städer och kommuner idag som ett sätt att marknadsföra sig.

Trafikplatsen som entré bör därför upplevas:



### Omhändertagande, inbjudande

Platsens ska ge ett positivt bemötande och väcka känslan av välkomnande. För att nå alla som passerar platsen bör den ge upplevelsevärden oavsett åt vilket håll man färdas i den.



# TEORETISKA UTGÅNGSPUNKTER I GESTALTNINGSPROCESSEN - *Känslan*

## Hur ska känslan förmedlas genom gestaltning?

Hur trafikplatsen upplevs beror på vilka känslor som gestaltningen syftar till att uppnå och hur dessa känslor tolkas i gestaltningen. Föregående rubrik beskriver hur gestaltningen ska vara en ihåggkombar entré till staden, där känslan ska upplevas omhändertagande och välkomnande.

Nästa steg är att definiera med vilka medel detta ska förmedlas.

### Ihåggkombar entré till staden

#### – STADENS IDENTITET

Som tidigare beskrivits i arbetet är uppfattningen av en plats identitet subjektiv och påverkas av personliga erfarenheter och tankar. Uppfattningen av en plats identitet kan således inte vara definitiv. I ett försök att ändå finna konkreta element för uppfattningen av Täby utläser jag dock ur inläsningsavsnittet i arbetets början att staden berörs starkt av tre delar:

GRÖNSKA – Halva Täby grönt, är och kommer fortsätta vara en viktig hörnsten i utvecklingen av staden. Grönskan kan inte nog förtydligas och är inget man bör ta för givet. Viktigt är att inse att bara för att det finns grönska behöver människor nödvändigtvis inte uppfatta den i samma mån.

STADSKÄRNA - Framtid som regional stadskärna – är kanske den viktigaste delen i visionen om Täby i framtiden. Stadsmässighet, utmärkande och innovativt, täthet, tydliga kontraster och orienterbarhet är viktiga faktorer för att åstadkomma känslan av stadskärna.

Historia - Det historiska arvet är en del av Täbys identitet och spår man kan se på många platser i kommunen.

För att inkorporera och framhäva identitetsskapande element i de miljöer som utvecklas idag ser jag det vara viktigt att skapa en naturlig förankring och anpassa gestaltningen och de identitetsskapande elementen till det sammanhang de återfinns i. Att förtydliga identitet anser jag därför inte innebära att förmedla stadens hela identitet överallt, utan snarare att förmedla väl valda delar av identiteten som är anpassade efter dess sammanhang i staden.

Utifrån denna tanke bedömer jag kategorierna grönska och stadskärna som de mest relevanta för platsen. Grunden till att den historiska delen får lägre prioritet ligger i var de historiska spåren återfinns och hur de behandlas. De historiska spåren är som tydligast i Täby kyrkby där de ses till fots samt ger en mental känsla av historisk återkoppling. De är viktiga att bevara men har sitt naturliga sammanhang i den småskaliga miljön. Att storskaligt försöka efterlikna historiska spår i miljön av en trafikplats anser jag inte göra dem rätta och inte heller ligga i linje med kommunens vision att skapa ny och spännande arkitektur och utemiljöer. Den historiska delen av Täbys identitet utgör således inte en stor del av gestaltningen på trafikplatsen.

### En förening av grönska och stadsmässighet

En gestaltning som förmedlar Täbys identitet ser jag således utgå ifrån en förening av grönska och stadsmässighet.

Ett sätt att förena de två kategorierna är genom att Täbys beskrivning av stadsmässighet även appliceras på användandet av grönska. Stadsmässig arkitektur beskrivs vara utmärkande, innovativ och nytänkande - detta anser jag även bör gälla och influera växtgestaltningen. Gestaltningen kan således förmedla Täbys identitet utifrån på vilket sätt det används, och identitet behöver därmed inte nödvändigtvis förmedlas genom att exempelvis använda samma växtmaterial som i resterande delar av kommunen. Stadsmässigheten kan alltså utstrålas i grönskan genom ett utmärkande sätt att använda gestaltningen och genom en linjeföring som känns stadsmässig men ändå anpassas till platsen och dess förutsättningar.

### Grönska - en eftertraktad förutsättning

Patrik Grahn, professor inom landskapsarkitektur med miljöpsykologisk inriktning, beskriver tillsammans med Ulrika Stigsdotter hur gröna närområden har en positiv effekt på människors psykiska likväl som fysiska välmående, och att tillgängliga gröna områden utan stress och krav i närheten av bostadshus kan ha signifikant positiv effekt på människors hälsa i städer idag (Grahn & Stigsdotter 2003). Grahn och Stigsdotter redogör dessutom hur avståndet mellan grönområden och bostäder spelar stor roll, där närheten till grönområden är vital för ett frekvent användande. Ju längre avståndet till grönområdet är desto mindre används det således. De beskriver även paradoxen hur människor som har omedelbar närhet till trädgård eller grönområden tenderar att besöka mer avlägsna parker och naturmarker oftare än de människor som saknar grönområden i sin omedelbara närhet, vilket tyder på vikten av bostadsnära natur. (Grahn & Stigsdotter 2003)

”Urban open green spaces constitute a resource. All of our examined socio-demographic groups expressed a need for use of such a resource.” (Grahn & Stigsdotter 2003, s. 14)

Värdet av de naturliga värdena är även tydlig i en artikel av Eriksson et al. (2015) där det beskrivs klart hur grönskan ses som ett viktigt inslag i helhetsupplevelsen av golfbanor, där ljud, lukt och möjligheten att se djur och natur var mycket uppskattade förutsättningar. ”I want to enjoy being in the surrounding nature” (Eriksson et al. 2015 s. 2).

”[...] people in the suburb as well as in the inner city reported wishing to visit urban open green spaces to a greater extent than they do today.” (Grahn & Stigsdotter 2003, s. 14)

## Vegetation som gestaltningselement

*"Planted vegetation is an essential part of our environment. The human landscape we inhabit results from our manipulation of the inorganic substances and the organic life forms of Earth. As soon as we consciously modify the vegetation in our human home, whether to farm, to build or to make a garden, then we create possibilities for design with plants."*

inleder Nick Robinson sin bok The Planting Design Handbook (2004, xli). Han menar fortsättningsvis att det faktum att vegetationen är ett levande element utgör både den största möjligheten och den största utmaningen inom växtgestaltning, och att det är genom växtgestaltning som yrkeskåren landskapsarkitekter har stor möjlighet att utmärka sig och visa sin fulla potential.

Robinson beskriver att syftet med växtgestaltning kan utgå ifrån tre delar - funktion, ekologi och estetik - men att fördelningen mellan de tre kategorierna beror av projektets prioriteringar och förutsättningar.

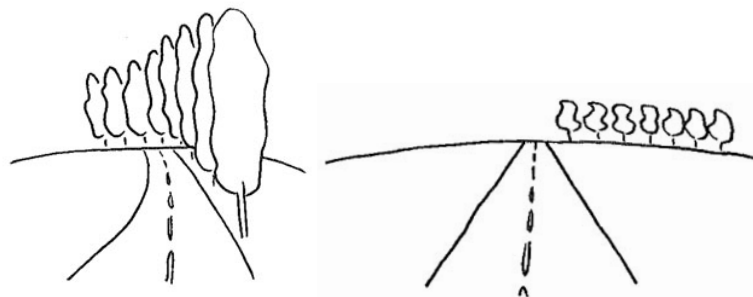
"It also helps simply by introducing green space where before there was only grey space" (Robinson 2004, s. 3). Den ekologiska aspekten slår främst igenom i förslaget tack vare det faktum som nämns i citatet: att tidigare outnyttjad mark nu fylls med vegetation. Som tidigare förklarades under rubriken *Avgränsningar* har dock den ekologiska aspekten vidare inte prioriterats.

## Funktion

Genom att studera skrifter som behandlar infarter och frågan om uppfattningen av att komma till en stad (Schibbye 1994; Schibbye 1995; Wiberg 1996), kan användningen av träd och vegetation i vägmiljö delas in i ett antal kategorier utifrån tänkt funktion.

### Optisk ledning

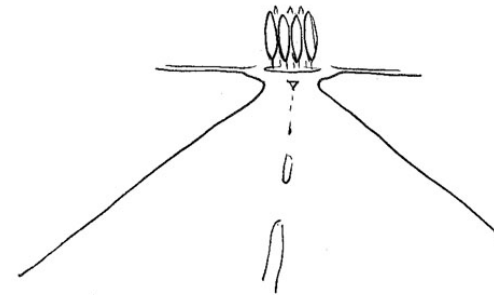
Optisk ledning förtydligar trafiksituationen genom att exempelvis markera korsningar eller hur vägen svänger. En rätvinklig, anslutande trädrad ger information att det kommer en korsning längs den väg där jag färdas, och en trädrad längs den egna vägen visar hur vägen svänger längre fram.



Optisk ledning hjälper trafikanten att förstå landskapet och trafikmiljön.  
Illustration: Anna Jonsson

### Fokusmotiv eller förstärkning av sammanhang

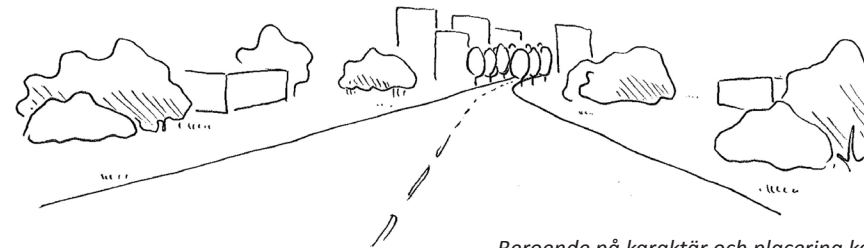
När vegetationen själv accentuerar eller hjälper till att accentuera en plats eller situation. Det ska vara en tydlig kontrast från omgivningen och kan utgöras av såväl enskilda träd som träd i grupper. Trädet kan utmärkas genom exempelvis framträdande färg, form, blomning, storlek eller placering.



Vegetation som förstärker fokuspunkt.  
Illustration: Anna Jonsson

### Förstärka och återspegla omgivande miljö

Trädens karaktär samverkar med byggnader och landmärken och förstärker situationen vi är i. Detta kan exemplifieras i striktare formationer ju närmare staden man kommer och en mer naturlig karaktär närmare landsbygden. Detta hjälper oss att förstå vilken typ av miljöer vi passerar.

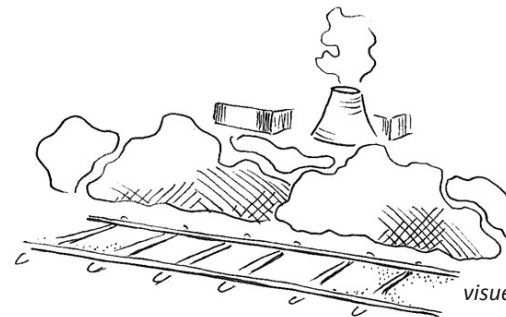


Beroende på karaktär och placering kan vegetation förtydliga miljön som passeras.  
Illustration: Anna Jonsson

### Skapa rum och utgöra gränser

Vegetation kan utgöra gränser. Gränserna kan vara antingen fysiska eller visuella och ha som mål att avskärma eller förstärka särskilda platser. Vegetationen kan öppna för utblickar när den inte själv är i fokus, utan endast är det element som förtydligar kontrasten mellan öppet och slutet och möjliggör på så vis utblicken vid en viss punkt.

Uppstamade träd utgör en fysisk gräns, men kan fortfarande vara visuellt genomsläppliga. Motsatsen finns i tätare buskage eller trädsamlingar som istället har som syfte att visuellt dölja bakgrunden och hindra insyn.



Vegetation som utgör en visuell gräns mot miljön bakom.  
Illustration: Anna Jonsson

## Estetik

Träd är en typ av vegetation som med små medel kan göra stora avtryck på stadsrummet. Under följande rubriker beskriver landskapsarkitekten Ylva Pålstam trädens olika funktioner och möjligheter. Jag ser dessa beskrivningar fungera generellt på all typ av vegetation, och således implementerbara även på buskar och perenner.

### Träd tydliggör identitet

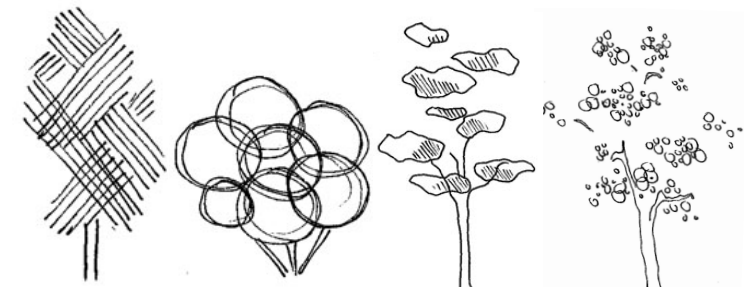
Träd bidrar till att skapa eller förtydliga en identitet och kan samverka med landmärken och stadsrum för att underlätta orienterbarheten. Det är viktigt att göra medvetna val och välja träd som passar tänkt funktion och plats, det vill säga träd som ger oss den karaktär som vi eftersträvar och som får bra förutsättningar att utvecklas. (Pålstam 2003)

Träd kan utmärka sig i väg- och stadsrummet tack vare dess olika karaktärer, vilka oftast är tydligast under vegetationsperioden.

### Form och färg

Varje trädart har sin egen stam- och kronarkitektur. Låter vi den utvecklas friväxande är det därför viktigt att den egna formen passar platsen i fråga. Formbeskärning är en skötselkrävande insats som kan göras för att utveckla och kontrollera en säregen och eftertraktad form på trädet. (Pålstam 2003)

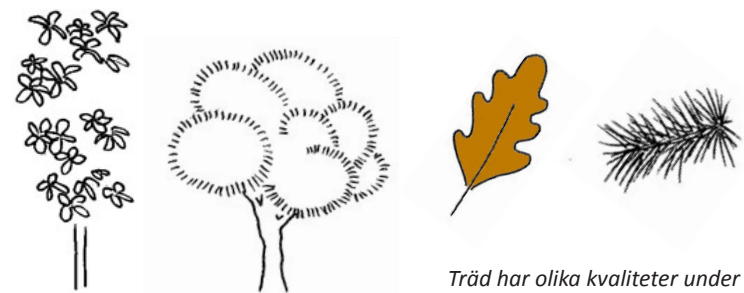
Uppfattningen av trädet påverkas dessutom av bladverkets textur och färg, vilket exempelvis kan utgöras av rödbladiga arter eller arter med väldigt stora eller små blad. Även storlek är en viktig faktor att beakta. (Pålstam 2003)



Schematisk illustration över hur form och textur kan variera mellan träddarter. Illustration: Anna Jonsson

### Årstidsaspekter

Ett populärt sätt att tidvis accentuera stadsrummet är genom att välja träd med utmärkande uttryck vid en viss årstid. Blomning och höstfärg är exempel på effektfulla årstidsaspekter när man väljer träd. (Pålstam 2003)



Träd har olika kvaliteter under olika tider på året, exempelvis blomning eller form.  
Illustration: Anna Jonsson

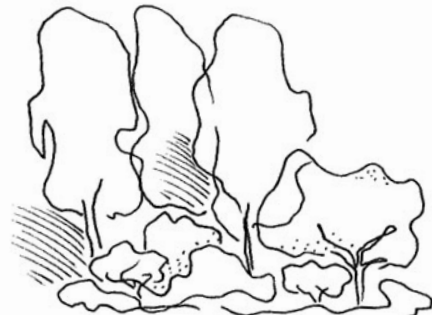


## Vegetationens karaktär

De olika funktionerna som nämns ovan kan förstärkas av vegetationens individuella karaktär. Karaktären kan illustreras som en glidande skala mellan de nedanstående beskrivna kategorier som jag efter observation och inläsning anser finnas i våra stads- och naturmiljöer.

- **Naturpräglad karaktär**

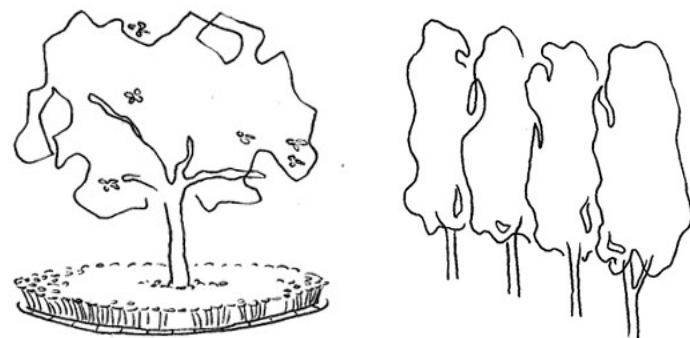
Områden vi skulle beskriva spontana och naturliga. För tankarna till naturen och landsbygden och utgörs oftast av en blandning av arter. Ingen strikt karaktär är skönjbar. Naturpräglade områden skapar ofta en känsla av ”fri natur i staden”. Den upplevs spontant uppvuxen och inte planterad. Den naturpräglade karaktären återfinns i olika grad, där vårdad och vild kan utgöra motsatspar inom nämnd kategori.



Den naturpräglade karaktären upplevs vild och spontan. Illustration: Anna Jonsson

- **Parkkaraktär**

Finns oftast i stadsmiljöer. Utgörs ofta av mer strikta planteringar. Exotiska växter och genomtänkt placering av enskilda individer och planteringar är vanliga. Upplevs planterad och gestaltad. Är den karaktären man lätt kan förknippa med en stad, i parker och längs gator.



Parkkaraktären upplevs planerad. Illustration: Anna Jonsson

- **Den förädlade naturen – ett mellanting**

Trafikplatsen har en avsides och naturpräglad lokalisering men ett syfte av en stadsentré till ett i framtiden utvecklat område. Kombinationen mellan de två karaktärerna gör det rimligt att även växtkaraktären borde utstråla ett mellanting av de två ytterligheterna.

Karaktären beskrivs förenklat som att den kan påminna om en inhemsk art men vara förädlad på ett vis att den utmärker sig i en naturlig miljö. Detta kan exemplifieras av annorlunda växtsätt, bladform eller färg. Den kan dessutom utgöras av arter som frekvent används i såväl stadsmiljöer som naturliga miljöer. Passar gärna i storskaliga sammanhang.

## Fel trädval kan ge oväntade kostnader

För att skapa den karaktär man vill ha och ge vegetationen bra förutsättningar för framtiden är det av största vikt att göra genomtänkta trädval. Valet måste rättas efter till gaturummets storlek, funktion, karaktär samt beräknad skötselinsats, det vill säga skötselkostnad.

Gör man fel trädval kommer det förmodligen tillkomma framtida kostnader som man inte har räknat med. Planterar man ett träd som så småningom kommer bli för stort eller brett beskärningsåtgärder vara nödvändiga. Detta resulterar inte bara i oväntade utgifter utan ger troligen även som resultat att trädet inte får den karaktär som önskats. (Pålstam 2003)

Planterar man istället ett träd som inte är hårdigt eller får fel mark- och vattenförutsättningar på platsen kan det dö, utvecklas dåligt eller få frostsador och sjukdomar. Även åtgärder som att byta ut trädet eller förbättra markförhållandena utgör oväntade kostnader. (Pålstam 2003)

## Vegetation och säkerhet

En lummig miljö med träd längs transportstråket genererar en ökad fartkänsla (Pålstam 2003). Detta kan bidra till en lägre hastighet och därmed en ökad säkerhet. Pålstam (2003) beskriver hur studier dessutom visar att en vacker gatumiljö, innehållande exempelvis blommande träd, gör att bilister kör långsammare. Träd och vegetation ger en variation och stimulans vilket förbättrar uppmärksamheten i trafiken.

Träd i gaturum kan därigenom fungera som en hastighetsdämpande åtgärd och utgöra ett viktigt element för trafiksäkerheten.

Viktigt är dock att placera träden rätt. Fel placering kan skymma förarnas sikt och dessutom utgöra en kollisionsrisk. Träden måste därför placeras så att fri sikt finns, speciellt i korsningar, samt på behörigt avstånd från bilarna. Ju högre hastighet desto längre ifrån vägen bör de placeras. Om avståndskraven inte kan uppfyllas måste andra åtgärder införas beroende på gatumiljö, exempelvis räcken, skyddsremsor eller kantsten. (Pålstam 2003)

Det är även viktigt att variationen i vegetationen sker i den mån att den inte distraherar och avleder föraren från trafiken. (Pålstam 2003)

## Ett upplevelsemässigt exempel inom Täby – Bergtorpsvägen

Bergtorpsvägen sträcker sig från den södra delen av Täby kyrkby och vidare in mot de centrala delarna av Täby. Sträckan rymmer ett antal bra exempel på att gestalta med växter som skapar en helhetskänsla när man färdas längs den.

Det tydligaste intrycket gör den stora mängd klotpilar som kantar vägen en sträcka precis efter man har svängt av från den större Norrortsleden. Träden har en arkitektonisk utformning och placering som urskiljer sig från omgivande grönska som har en mer naturpräglad karaktär. Sträckan signalerar att det är en väg med en viss prioritet och att man nu befinner sig i en stad. Resenären får en upplevelse av att färdas där, och även en känsla av omsorg om utemiljön och dess trafikanter.



Masseffekt av klotpilar ger en tydlig karaktär längs Bergtorpsvägen. Foto: Anna Jonsson, 2015-04-28

Längs sträckan finns dessutom ett antal rondeller med uppreparande karaktär på gestaltning men som ändå är ny för varje plats. De tillåts vara mer detaljerade i sin utformning eftersom den är placerad mitt i vägen och eftersom resenären bromsar hastigheten och därför uppmärksammar rondellen på ett annat sätt än om den hade varit placerad vid sidan om vägen som man kör på.



Rondell längs Bergtorpsvägen, sett från passagerarsäte. Rondellernas ambitiösa utformning förstärker det positiva intrycket längs vägen. Foto: Anna Jonsson, 2015-05-20



# VAD BÖR GESTALTNINGEN UTGÅ FRÅN? - *Platsen*

”

”Offentliga stadsrum i Täby som gator, torg och allmänna platser är viktiga närmiljöer vi kan identifiera oss med. Om allmänna ytor är välkomnande, vackra samt upplevs trygga och säkra ger det en starkt positiv bild av kommunen.”

(Täby kommun 2010, s. 56)

I tidigare kapitel beskrevs att trafikplatsen ska förmedla en entré och stadens identitet, ihågkombarhet samt omhändertagande och vara inbjudande. Detta avsnitt behandlar hur detta ska ske - vad krävs för att känslorna ska kunna förmedlas?

Denna sida fungerar som introduktion till efterföljande ss. 33-35 och hänvisar till teoretisk information från dessa.

## *från citatet - ”Vackra”*

Synonymer; estetiskt tilltalande, behagliga. Rent fysiskt angenäma miljöer som människor tycker om att titta på och vistas i. Påverkas av hur vi ser miljön, var den är och i vilken fart vi färdas.

Tuan (1977) beskriver hur våra känslor påverkas av det vi registrerar med våra sinnen. Samtidigt påverkas vår syn av vilken hastighet vi färdas i - miljöer som människor upplever i hög fart kräver lägre detaljrikedom för att uppskattas än om den uppfattas i låg fart (Gehl 2010). Vägverket (2006) tillägger att miljön i en cirkulation bör vara enkel och tydlig, och att det dessutom är viktigt att se omgivningen som en del av platsen. Vägmiljön inklusive sidoytorna utgör en helhet.

Trafikplatsen är en miljö där människor kommer passera året om, varvid är det viktigt att den upplevs estetiskt tilltalande under hela året. Pålstam (2003) ger exempel på att olika sorters grönska har olika typer av kvaliteter under årets gång.

Gestaltningen på platsen bör därför utgå från:



### Upplevelse och hastighetsanpassning

Gestaltningen ska till skala och form vara anpassad till trafikantens höga fart och trafikflöde. Omgivande landskap ska inkluderas i trafikplatsen på ett sätt som är passande för platsens sammanhang och platsens gestaltning ska utgå från upplevelse.



### Sinnesstimulans

Platsen ska använda breda grepp och inkludera sinnen som påverkar resenärens undermedvetna, instinktiva känslor. Trafikplatsens förutsättningar och det faktum att de flesta människor på platsen färdas i bil eller buss tillåter sinnen kinesti och syn att dominera.



### Säsongsdynamik

Platsen ska ge upplevelser året runt och årstidsväxlingarna ska vara väl synliga i gestaltningen.

## *från citatet - ”Trygga och säkra”*

Synonymer; känna lugn, ingen oro. Miljöer där människor kan slappna av och inte behöver gå på helspänn. Lättförståeliga. Anpassade miljön och sammanhang, trafiksäkerhet.

Gestaltning i vägmiljöer ställer krav på säkerhet. Vägverket (2006) beskriver hur en cirkulationsplats bör vara lätt att överblicka och hur hårda föremål helst ska undvikas - särskilt vid höga hastigheter. För att underlätta trafikantens fortsatta färd bör miljön dessutom vara orienterbar.

Gestaltningen på platsen bör därför utgå från:



### Läsbarhet och orienterbarhet

Gestaltningen ska vara lättläst och förhöja trafikplatsens orienterbarhet.



### Säkerhet

Gestaltningen ska utgå ifrån de riktlinjer och krav som finns angående de element som ingår i trafikmiljön.

## Positiv bild av kommunen

- resultatet av känslan som förmedlas på trafikplatsen.

Synonymer: god, attraktiv, tilldragande, lockande.

Platsen gör intryck och människor får en positiv uppfattning om helheten i vilken de vistas.





# TEORETISKA UTGÅNGSPUNKTER I GESTALTNINGSPROCESSEN - *Platsen*

Denna rubrik tar upp de fysiska förutsättningar som är nödvändig information för att göra en gestaltning som är anpassad till platsen och det som den vill förmedla.

## Fysiska förutsättningar som påverkar gestaltningen

För att nå en gestaltning som är lättförståelig, säker och där man får en känsla av helhetsanpassning måste gestaltningen utgå från trafikplatsens fysiska förutsättningar. Förutsättningarna ges av platsens sammanhang i staden och de regler som råder vid en trafikmiljö som denna. I och med att det är en miljö som människor passerar i fart är det dessutom viktigt att ta hänsyn till hur en gestaltning bör anpassas till höga hastigheter.

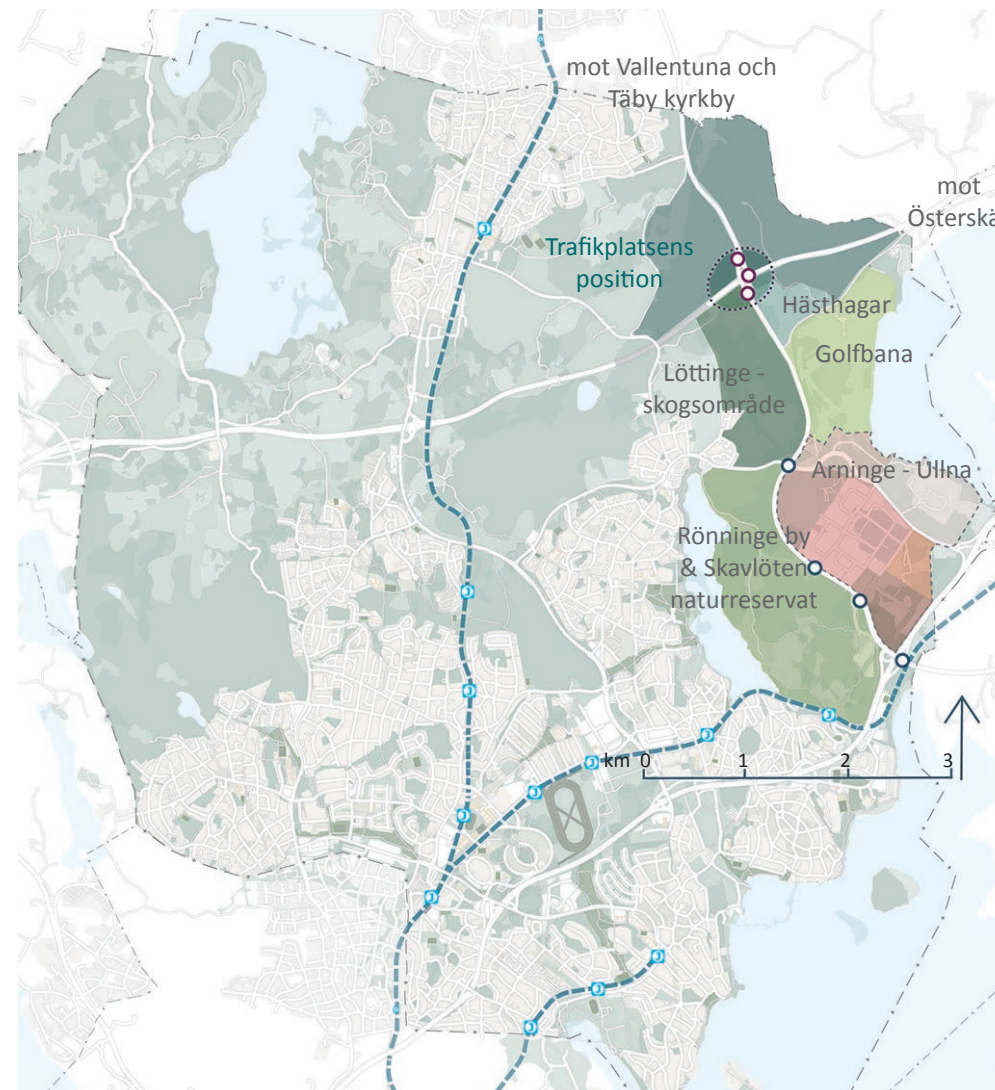
### Platsens övergripande sammanhang

Om man som resenär färdas från norr eller nordost är trafikplatsen det första man möter. Den omges närmast av skogsområden, och leder söderut i förlängningen till såväl grönskande natur- och kulturmark som det framväxande bostads- och verksamhetsområdet Arninge-Ullna (se nedan).

Trafikplatsen utgör en viktig avtagsväg för bil- och bussresenärer som färdas mot Täby eller Täby kyrkby, men passeras även av många resenärer som inte svänger av utan endast ser platsen som en distraktion längs resan. Varken cykelväg eller gångväg finns i dagsläget på platsen, varvid gestaltningen endast kommer att utgå från bilvägen.

Man ser alltså varken Täby eller Täby kyrkby, men platsen är ändå en början på en infart till staden. Trafikplatsen blir där en port och en hållpunkt – en del i sin färd där man svänger av eller endast utgör ett avbrott längs en annars rak färdsträcka.

- *Arninge-Ullna* är ett område som pekas ut som ett utvecklingsområde och planeras ingå i den regionala stadskärnan som ett komplement till området runt Täby Centrum. Såväl bostadsbebyggelse som resecentrum planeras, vilket kommer göra området till en viktig bytespunkt.
- Rekreativt värde i naturområdena är stort. Såväl *Rönninge by*, en levande lantbruks- och kulturby, som *Skavlöten naturreservat* ligger i området. Här finns badplats och skidspår, och historien gör sig påmind tack vare flertalet fornlämningar från 300-talet samt en fornborg. Strax sydost om trafikplatsen finns dessutom hästhagar och en golfbana.



*Trafikplatsens placering i Täby. Markerade fält är de som närmast berörs av trafikplatsen. Underlagskarta Täby kommun, bearbetad version av Anna Jonsson*

*Trafikplatsens omgivning.  
Överst: Arningevägen nordlig riktning.  
Trafikplatsen skymtar längst bort i bild.  
Mitten: Vegetation som omringar trafikplatsen.  
Underst: Hästhagar i trafikplatsens sydöstra del.  
Foto: Anna Jonsson, 2015-05-25*





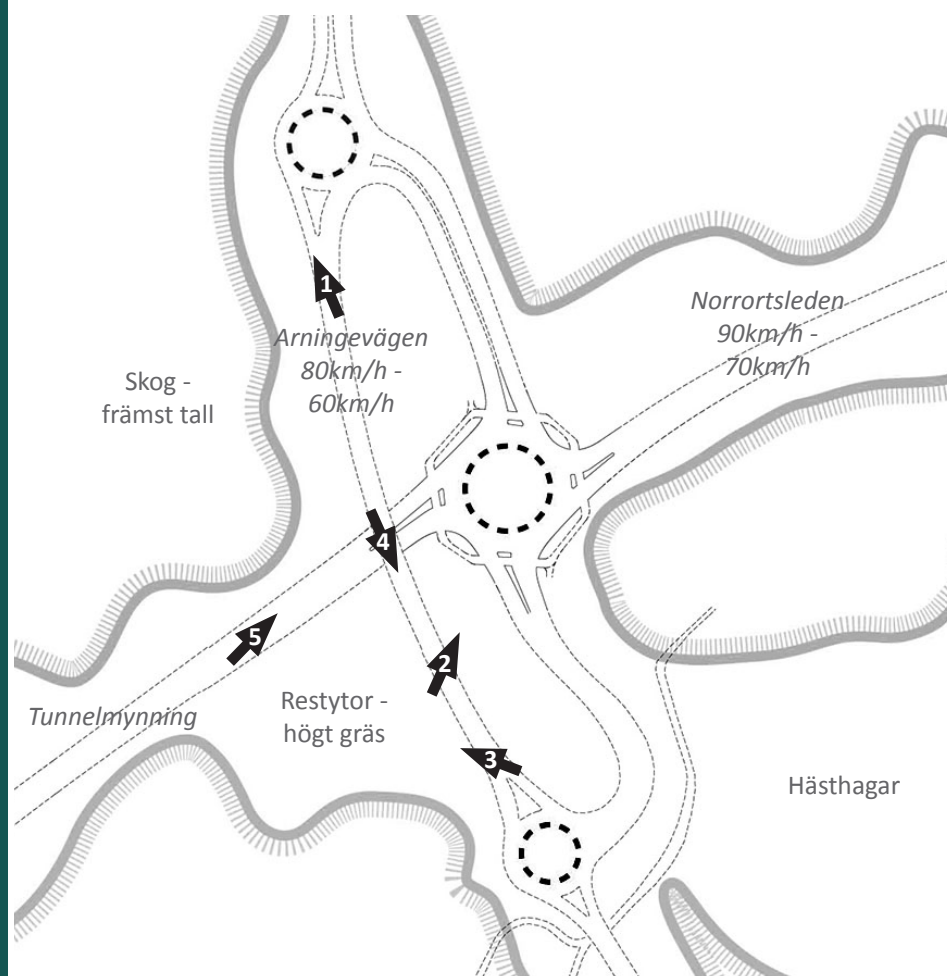
## Hur uppfattar människor trafikplatsen?

Trafikplatsen ligger längs Norrortsleden, en motorväg med högsta tillåtna hastighet på 100km/h. Precis innan trafikplatsen sänks hastigheten till 70km/h. Väl i rondellen håller man en hastighet på ca 40km/h. Kommer man från Norrortsleden och svänger av mot Täby uppehåller man sig i trafikplatsen ca en minut utan hindrande trafik.

Trots att man alltså saktar ner vid trafikplatsen är farten ändå relativt hög och miljön storskalig. Oavsett vilket håll man kommer ifrån har man länge åkt längs en rak bilväg och främst omgetts av skogsmark, antingen belägen i nivå med bilvägen eller högre upp efter en slänt på ca 2m.

Man passerar trafikplatsen med bil, buss eller motorcykel. Bilisten uppfattar omgivningen från en ögonhöjd av 1,1m. Ögonhöjden för en busspassagerare räknas till ca 2m. Föraren vill på platsen ha bra orienterbarhet så denne förstår vilket val som bör göras. Passagerarna däremot har längre tid på sig att uppfatta omgivningarna.

Den centrala rondellen i samma höjd som motorvägen är det objekt som alla ser oavsett hur man passerar platsen. Den utgör därmed en naturlig fokusmittpunkt, allra främst för de som färdas längs Norrortsleden. De två rondellerna längs Arningevägen är inte eller knappt uppfattningsbara från Norrortsleden då de har ett perifert och höjdmässigt annat läge. De i övrigt viktigaste ytorna på platsen är de tomma slänter som vetter ner från Arningevägen. Det enda man uppfattar av omgivningarna är skog, förutom siktlinjen åt sydost där hästthagar skymtar.



En förenklad plan över trafikplatsen. Pilarna visar ur vilka vinklar bilderna till höger är tagna. Underlagskarta Täby kommun, bearbetad version av Anna Jonsson

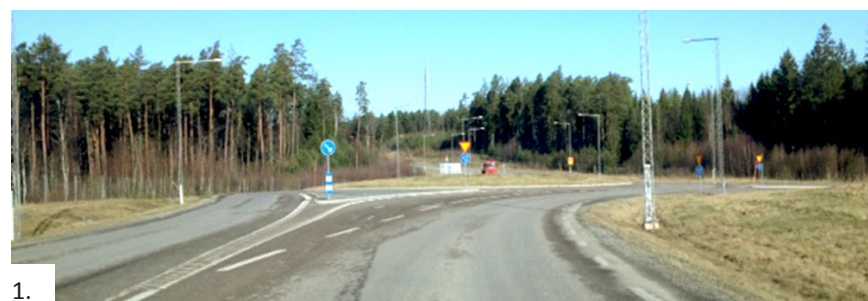


Bild 1-4 är tagna på Arningevägen. Bild 5 är tagen på Norrortsleden. Foto: Anna Jonsson  
1. Den norra rondellen. 2015-03-09  
2. Den centrala rondellen. 2015-03-09  
3. En öppen restyta med gräs. 2015-05-25  
4. Den södra rondellen. 2015-05-25  
5. Resenären passerar under Arningevägen. Den centrala rondellen är synlig. 2015-03-27

## Gestaltning av cirkulationsplats

Cirkulationsplatsen bör upplevas som både en del av platsen och en del av vägen, och ses som en helhet. Såväl rondell som refuger och sidoytor ingår i uppfattningen av platsen (Vägverket 2006).

Vid utformning av rondellen är en rekommendation att utformningen ger delvis sikt. Detta ger möjlighet att förstå uppbyggnaden av rondellen, men endast till den grad att trafikanten förstår vilket hinder som rondellen faktiskt utgör på platsen. En rondell med full sikt riskerar att ge missledande information om trafiken på platsen och samtidigt locka till högre hastigheter än vad som bör. En rondell totalt utan sikt gör det istället svårt att överblicka de vägar som kommer till cirkulationsplatsen. (Vägverket 2006)

Utformningen bör vara enkel och tydlig, förmedla harmoni och lugn och vara lätt att överblicka. Materialen bör vara få och enkla, och vara väl motiverade i uttryck och placering. Om cirkulationsplatsen omges av vägar med hög hastighet eller är liten till ytan bör höga och hårda föremål i största grad undvikas. (Vägverket 2006) Oeftergivliga föremål kan dock placeras inom ett centralt område i rondellen där körspåret från de ingående vägarna inte korsar föremålet om hastigheten i rondellen inte överskrider 30km/h (Trafikverket 2012a, s. 121).

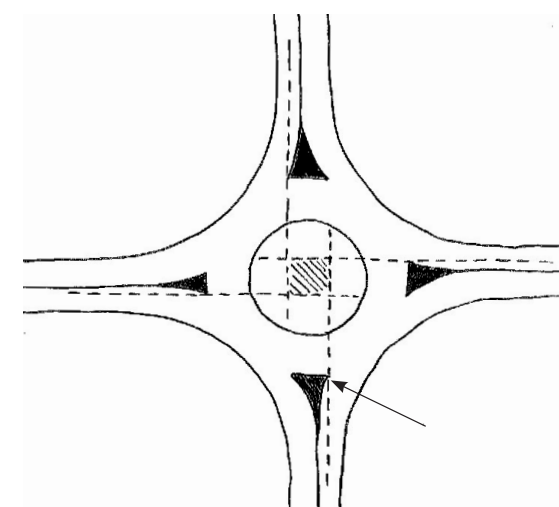


Illustration över vart oeftergivliga föremål får placeras i en rondell (streckade området i mitten av rondellen). Området regleras av infarternas riktning in i rondellen (innerkant markeras av pil). Underlagsversion Trafikverket (2012a, s. 122), bearbetad illustration av Anna Jonsson

Viktigt är att utforma cirkulationsplatsen så att det i framtiden inte krävs några stora skötselinsatser (Vägverket 2006).

Cirkulationsplatser ska alltid belysas. Belysningen ska uppmärksamma och framhäva cirkulationsplatsens form utan att skapa förvirring. Effektbelysning kan ibland vara lämplig men får inte blända trafikanten. (Trafikverket 2012b) Effektbelysning i form av belysning i marknära läge bör inte placeras i rondellen då de lätt kan förväxlas med billyktor (Vägverket 2006).





## Belysning – för läsbarhet och identitet

Sverige är mörkt under en stor del av året och dygnet. Under dessa tider är utomhusbelysning en viktig faktor som gör trafikanten medveten om miljön de passerar. Effektbelysningens punktvisa insatser och kontrast mot mörkret ger möjlighet att låta vissa platser sticka ut i förhållande till andra. Det är därför ett element man ofta ser i kombination med vegetation. Följande information om belysning är hämtat ur Ljus utomhus för trygghet och skönhet i staden (Borg 2000).

Ljus skapar kontraster och genererar skuggor. Skuggorna gör att vi lättare uppfattar form och textur och påverkas av såväl riktning som av det material som belyses. Belyser man träd och buskar reflekterar de således ljuset och skapar ett ljusare rum, samtidigt som vi uppfattar dess form och textur. Belysningen kan användas med syfte att belysa en byggnad eller dylikt, men även med syfte att belysa vägen och ge trafikanten optisk ledning.

Belysningen är dessutom ett medel som kan användas för att förtydliga hierarkier i staden. Hur belysning används på olika platser kan göra att de skiljs från varandra och att vi lättare kan förstå vad den används till – torg belyses ofta annorlunda än en bostadsgata och en motorväg belyses inte likadant som en byggnad.

Belysningen är ett viktigt medel för att förtydliga stadens identitet. Viktiga landmärken kan framhävas och karaktärer förstärkas genom antingen subtil belysning eller färgsprakande skådespel – allt anpassat efter motiv och plats.

Belysningen blir därmed ett verktyg för att göra staden mer läsbar och ihågkombar.

## Att gestalta för upplevelse i hög fart

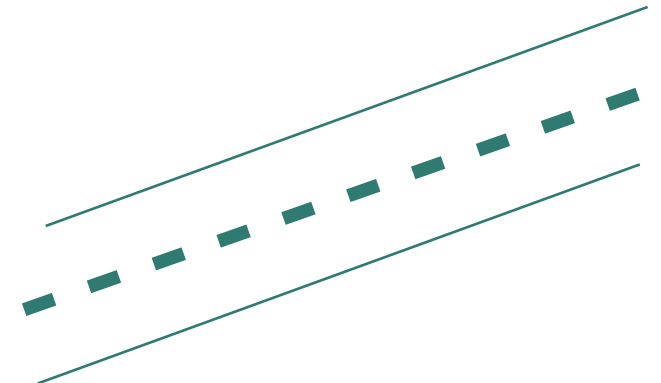
Hur mycket man hinner uppfatta när man förflyttar sig beror på vilken hastighet man färdas i. Hastigheten och upplevelse från exempelvis en bil respektive gång ses som två olika dimensioner (Gehl 2010). Generellt sett kan man säga att ju högre fart desto mindre detaljrikedom och information hinner uppfattas. Detta innebär att objekt bredvid en väg behöver vara stora för att bilisterna ska hinna ta till sig informationen. De saknar dessutom detaljer eftersom de ändå inte hinner uppfattas. (Gehl 2010)

Ytterligare en aspekt som måste tas hänsyn till är tiden man har på sig att se omgivningen. Schibbye (1994) menar att man behöver ca 15-30 sekunder för att lugnt hinna uppfatta en utblick. Wingren (1996) menar samma sak, och lägger dessutom till att en sträcka som har liknande karaktär bör hinna ses under 30-90 sekunder. Ser man samma typ av utsikt längre än 4-5 minuter uppfattas den dock monoton (Schibbye 1994).

### Trafikantupplevelse

Trafikantupplevelsen syftar till hur trafikanten upplever sin resa, traditionellt sett är det främst föraren som har innefattats i begreppet. Trafikantupplevelsen byggs upp av reskomfort och resupplevelse. Reskomforten behandlar främst hur trafikanten uppfattar själva vägrummet och vad som händer där, exempelvis linjeföring, rastplatser och räcken. Begreppet kännetecknas av aspekterna framkomlighet, trygghet/säkerhet (optisk ledning) och service. (Bucht, Pålstam & Wingren 1996, ss. 2-3)

Det är dock begreppet resupplevelse som har störst betydelse för detta arbete och som fortsättningsvis kommer tas i beaktande.



## Resupplevelse

Resupplevelsen beskriver hur trafikanten upplever det omgivande landskapet den passerar. Begreppet tar alltså upp en dimension som lyfter blicken från själva vägen och som inte är nödvändig för transportens säkerhet, men som påverkar resenärens kvalitet och helhetsupplevelse av resan och landskapet den passerar. Resupplevelsen kan delas upp i delaspekterna förståelse/identitet, orienterbarhet och variation/rytm. (Bucht, Pålstam & Wingren 1996)

### Förståelse och identitet

Förståelse och identitet förklarar landskapets karaktär igår, idag och i framtiden, och är den aspekt som gör att vi förstår landskapet och dess identitet. Vår förståelse påverkas av den kunskap och egna erfarenheter vi själva har, och påverkas av såväl landskapets karaktär som särskilda landmärken som är unika just för den här platsen. (Bucht, Pålstam & Wingren 1996, s. 6)



*Slutsats: För att resenären lätt ska förstå och uppfatta miljön som passeras - förtydliga landmärken som är specifika för staden.*

### Orienterbarhet

Orienterbarheten är den aspekt som gör att vi förstår var vi är. Den innefattar inte informationen vi får av skyltar, utan snarare hur omgivningens signaler kan få oss att förstå var vi är. Dessa signaler kan exempelvis vara broar eller vattendrag, utifrån vilka vi förstår var vi är. Avgörande för orienterbarheten är gränser och övergångar i landskapet, som hur en särskild bro kan få oss att förstå att vi är framme i en viss stad eller hur skillnaden mellan det öppna och det slutna får oss att förstå att vi är ute ur skogen och färdas längs åkermark. (Bucht, Pålstam & Wingren 1996, s. 6)



*Slutsats: För att skapa en miljö som underlättar vår orienteringsförmåga - förtydliga konstraster; få det öppna ännu mer öppet och få det slutna slutet.*

### Variation och rytm

En resa som är upplagd med en behaglig variation och rytm stimulerar resenärens färd och höjer uppmärksamheten och våra sinnen. Rytmen bildas av sekvenser med växelvis händelserika – lugna miljöer. En för monoton väg sover föraren som då utgör en trafikfara på grund av bristande uppmärksamhet. (Bucht, Pålstam & Wingren 1996, s. 6)

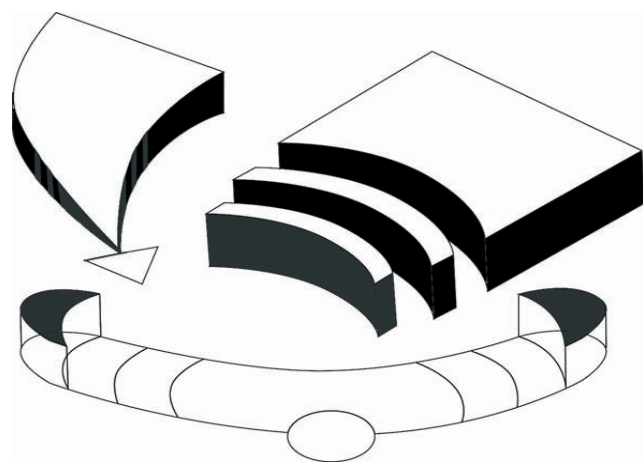


*Slutsats: För en miljö där trafikanten trivs och har möjlighet att uppleva staden - tänk färden i sekvenser.*

# GESTALTNINGSFÖRSLAGET: DET VERKAR SPRICKA UPP

Illustrationer och illustrationsplaner ss. 37-41: Anna Jonsson





## Helhetskänsla med enkelhet

Trafikplatsen kräver en enkelhet och tydlighet för att uppfattas och vara säker för trafikanten, vilket åstadkoms genom att ta ett helhetsgrepp över linjeföring och växtmaterial. Gestaltningen anpassas på det viset till trafikantens hastighet och ögonhöjd. En helhetskänsla och platstillhörighet skapas då skogen övergår som uthuggna cirklar till en utformning som i centrum av trafikplatsen har en mer gestaltad karaktär av löv.

# DET VERKAR SPRICKA UPP

En undermedveten uppfattning av en ny känsla och värme infinner sig när den täta barrskogsridån successivt spricker upp och övergår till en mjukare lövskogskaraktär. Resenären upplever ett lugn och en mjukhet som välkomnar till platsen när den omgivande skogen gradvis verkar ljusna och lätta.

Vy a-a'  
Skala 1:1000



## Masseffekt i ögonvrån - en randning som gör sig synbar året om

Trafikplatsens inramade centrala ytor täcks med buskplanteringar som följer de omgivande cirkulära linjerna. För att behålla en enkelhet är endast ett fåtal arter valda. Alla är lågväxande, täta och täckande, men har utöver detta tydligt olika växtsätt och karaktärer. Ett exempel är den lilla stefanandrans slängiga, torra karaktär och praktspireans bulligt uppstickande, som med tillägg av olika blomning och färg skiljer sig tydligt på vår och sommar likväl som på vintern.

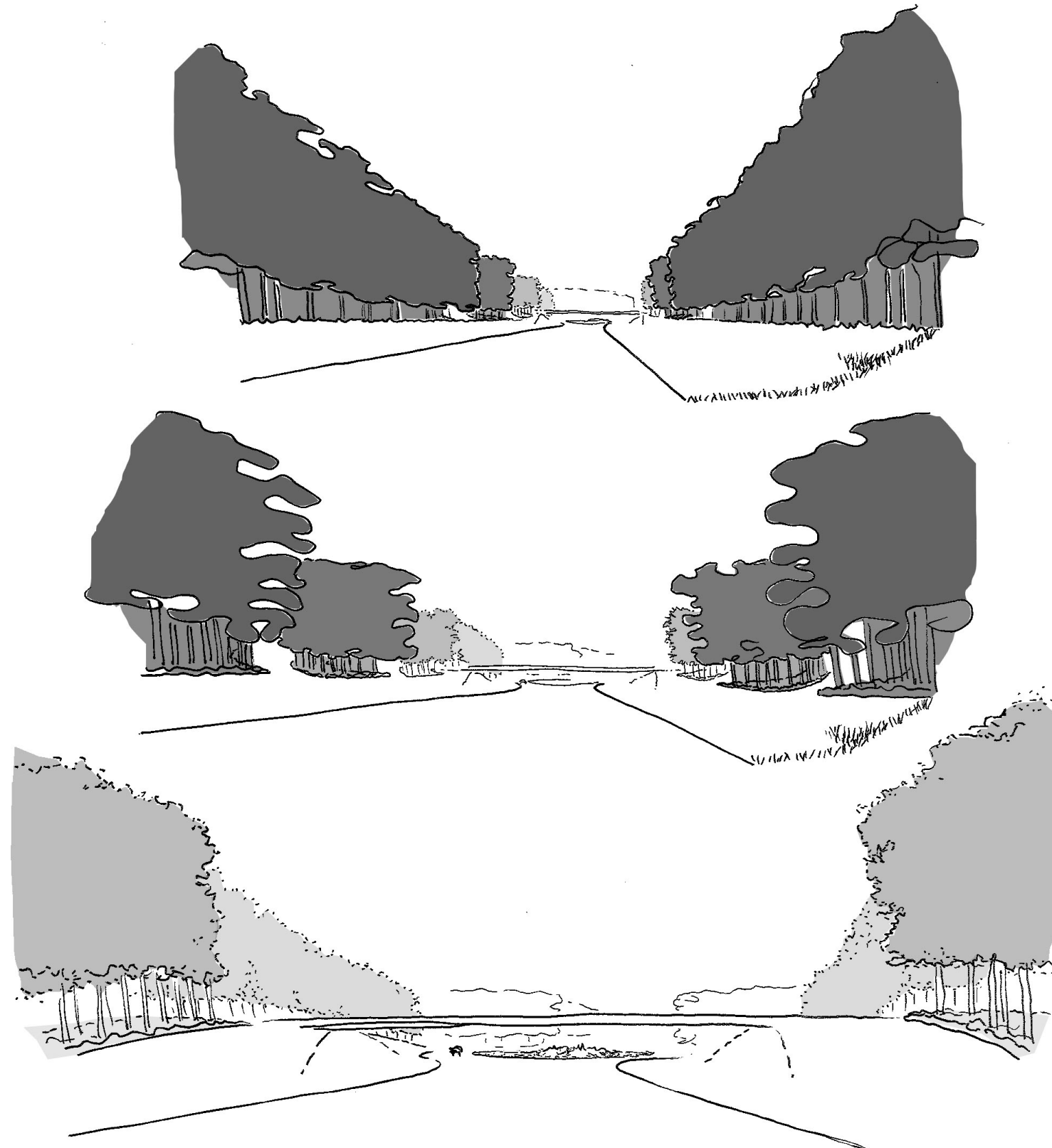




## En färd i sekvenser

Från en färd som är omgiven av en kompakt vägg av tall spricker skogen plötsligt upp. En cirkelform gör sig synbar i ögonvrån och utan att man riktigt förstår det ljusnar det upp och en värme infinner sig. En plats öppnas - man har kommit till en hållpunkt i resan.

Vid denna punkt kommer ett val; fortsatt färdas rakt på eller sväng av mot Täby. Något häpen över helheten har platsen hunnit göra intryck - oavsett hur man väljer att fortsätta sin resa.





# det verkar spricka upp:

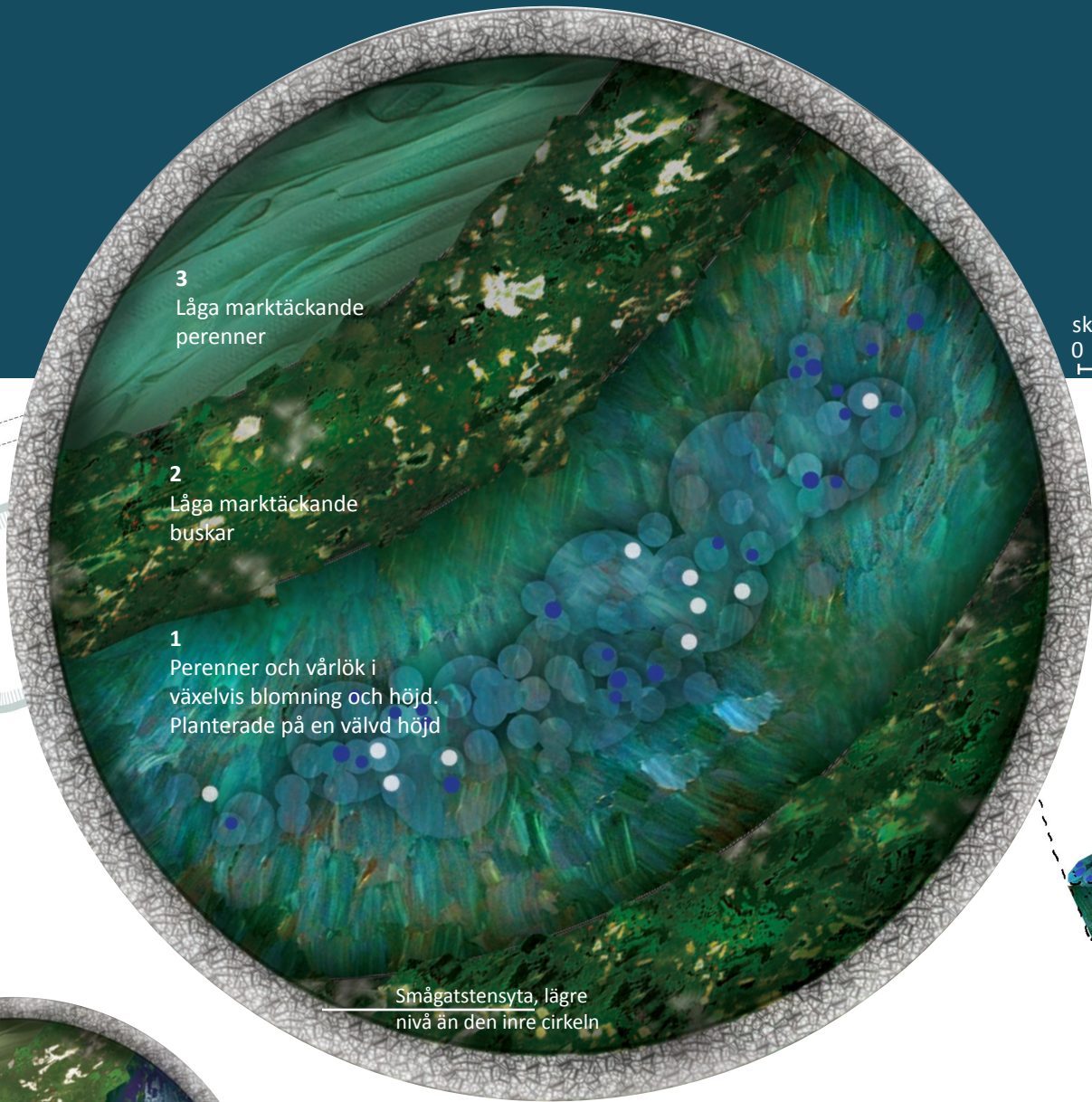
## CENTRALA RONDELLEN

Rondellen är trafikplatsens symmetriska mittpunkt och är lägst beläget som ett slut på de sluttande slänterna längs Arningevägen. Hela trafikplatsens successiva övergång mot löv har denna punkt som mål – det är här man kan känna den största känslan av frodighet och det är här det är störst andel perenner och vårlök.

### Förutsättningar

Rondellen är trafikplatsens centrum. Den är placerad i mittpunkten och alla passerar den oavsett om de ska svänga av eller fortsätta längs Norrortsleden. Omgivande ytor sluttar mot rondellen, vilket ger en känsla att vara nere och i någonting samtidigt som platsen dessutom är synlig från ovanliggande och anslutande vägar.

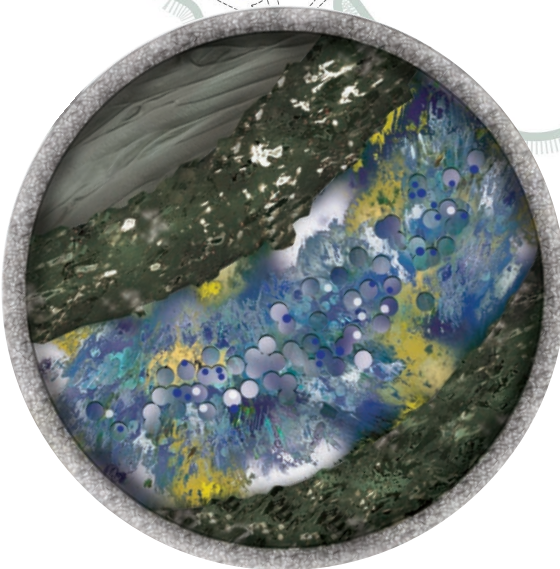
Norrortsleden trafikeras av fordon i hög hastighet. Vid passage saktas hastigheten ner men är fortfarande relativt hög på grund av rondellens storlek och läge.



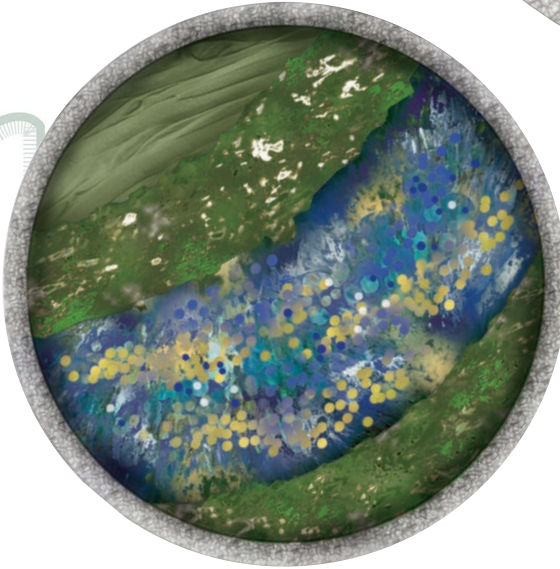
Större delen av rondellen består av en låg böjd kulle vars form följer omgivande buskplanteringars linjedragning. Perennerna på kullen samspelar höjdmässigt och har en blomningstid som kompletterar varandra. Den övergripande blomningsfärgen är blå – Täby kommuns färg. När perennerna ännu inte kommit upp till fulla sprakar vårlök i omgångar. Därefter blommar de lägre perennerna vilka är väl synliga innan sensommarens högre perenner och gräs dominerar rondellen. Dessa står sedan kvar som eleganta höst- och vinterståndare.

skala 1:250  
0 5 10 m

- |  |  |
|--|--|
| <i>Alchemilla mollis</i> 1.<br><i>jättedaggkäpa</i>                          | <i>Nepeta racemosa</i> 'Superba'<br><i>bergnepeta</i>                            |
| <i>Aruncus aethusifolius</i><br><i>koreansk plymspirea</i>                   | <i>Stachys macrantha</i> 'Superba'<br><i>praktbetonika</i>                       |
| <i>Calamagrostis x acutiflora</i><br><i>'Karl Foerster'</i><br><i>tuvrör</i> | <i>Verbena hastata</i><br><i>blåverbena</i>                                      |
| <i>Iberis sempervirens</i><br><i>vinteriberis</i>                            | <i>Hydrangea anomala</i> 2.<br><i>ssp. petiolaris</i><br><i>klätterhortensia</i> |
| <i>Leucanthemum vulgare</i><br><i>prästkraige</i>                            | <i>Armenia maritima</i> 3.<br><i>strandtrift</i>                                 |
|  | <i>Geranium sanguineum</i><br><i>'Max Frei'</i><br><i>blodnäva</i>               |



Tidig vår, kullen täcks av tidig vårlök i blåa nyanser med inslag av gult och vitt.



Sen vår, större vårlök stoltserar i blåliga toner i en matta av flocktulpan i gult och vitt.

**Tv. tidig vår**  
*Scilla sardensis*  
*liten vårstjärna*

*Crocus biflorus* 'Blue Pearl'  
*blå bägarkrokus*

*Crocus sieberi* 'Tricolor'  
*grekisk krokus*

*Crocus vernus* 'Flower Record'  
*vårkrokus*

**Th. sen vår**  
*Camassia leichtlinii*  
*mörk stjärnhycint*

*Muscari aucheri* 'Blue Magic'  
*persisk pärlhycint*

*Tulipa tarda*  
*flocktulpan*

### Böljande blått

Den välvda kullen blomstrar i praktfullt blått under hela våren. När en löks blomningstid är över tar andra vid - allt för att ha en så jämn blomning som möjligt. För att kontrastera mot den blåa färgen och synliggöra förändringarna under våren ackompanjeras de blåa blommorna stundtals av vitt och gult, samtidigt som den blåa tonen tillåts dra åt lila.

### Belysning

Uplights är placerade för att förstärka den upphöjda kullen med dess perennersiluetter.





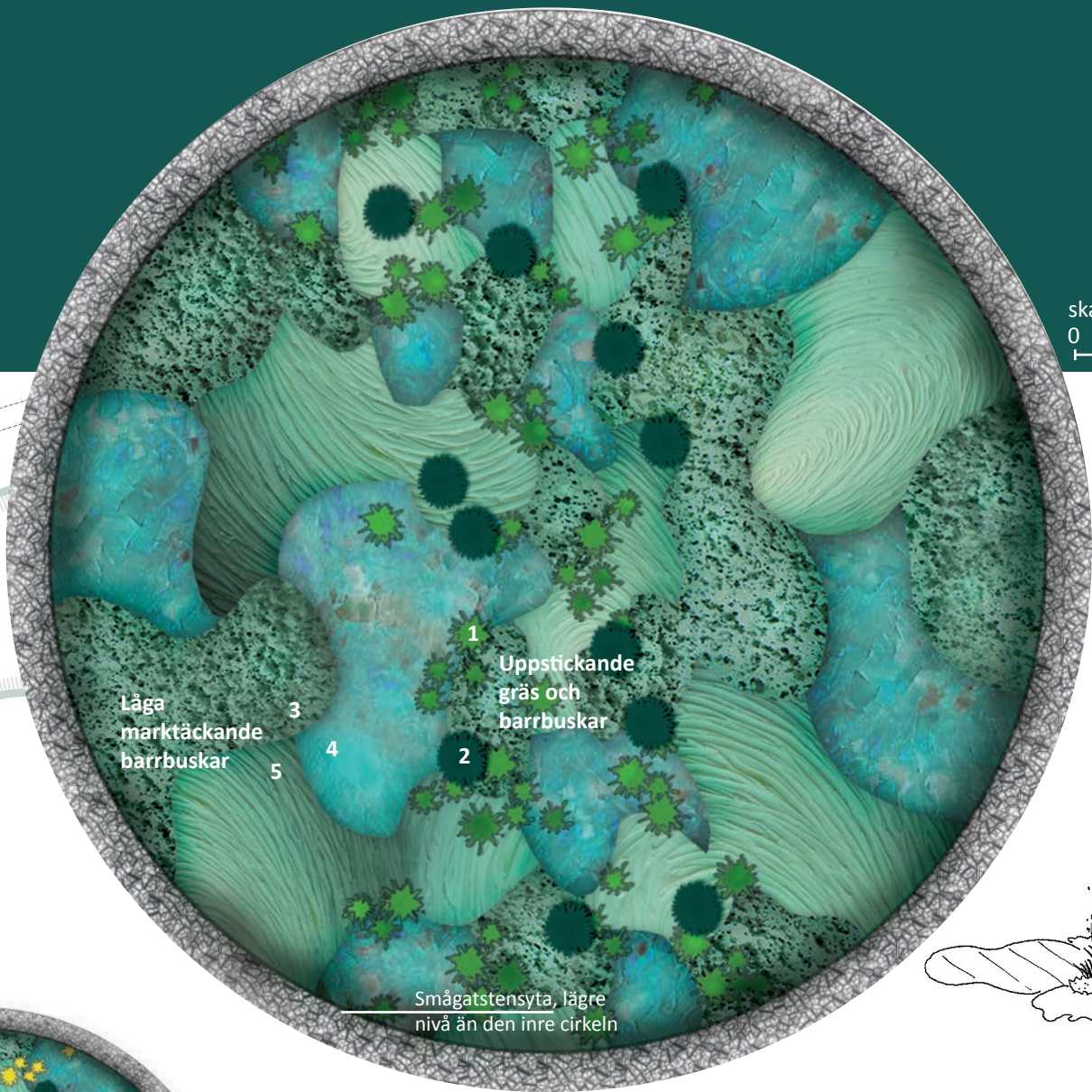
det verkar spricka upp:

# NORRA RONDELLEN

Rondellen befinner sig i gränslandet mellan trafikplats och omgivning – löv och barr – vilket återspeglas i mixen av löv och barr i gestaltningen. Grunden utgörs av ett flertal arter av låga barrbuskar som täcker rondellen likt en matta, ur vilken gräs och högre enbuskar sticker upp.

## Förutsättningar

Rondellen är placerad i trafikplatsens norra ände och kopplar i förlängningen till Täby kyrkby. I Täby kyrkby gör sig historia ständigt påmind i form av fornminnen och kvarlämningar som minner om en kontinuitet i landskapet. Runstenarna står tätt i området runt Vallentunasjön och är bland annat placerade kring Jarlabankes bro – en bro som troligtvis byggdes under 1050-talet och som tillsammans med runstenarna kan ha ämnats utgöra en monumental port till Täby.



Gestaltningen har inspirerats av vikingatidens runstensbroar som finns rester av i Täby kyrkby, där beståndet av gräs formar siluetten av en bro och de höga enarnas kontinuitet symboliserar runstenar längs bron. När mörkret faller belyses de högre enarna för att förtydliga formen även under dessa timmar.

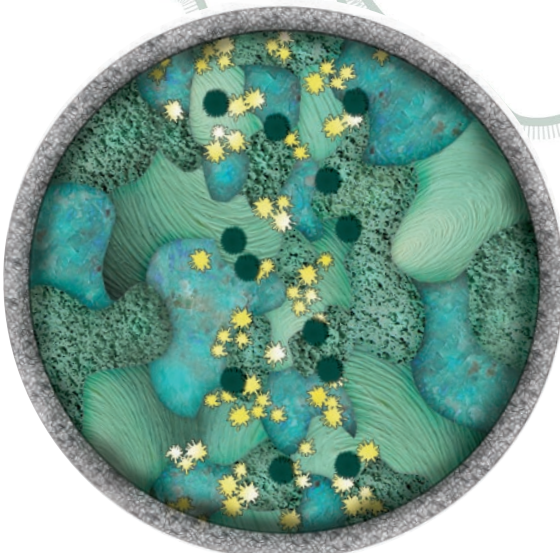
Den låga rondellen förstärker de omgivande trädens höjd och tillåter resenären att uppfatta trafikplatsens helhet.

skala 1:200  
0 5 10 m

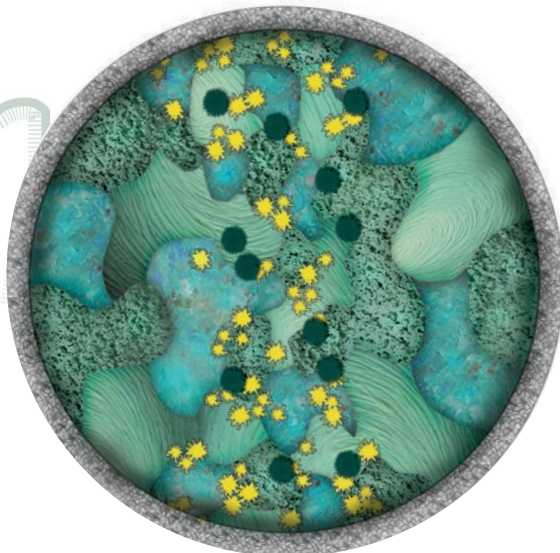
1. *Calamagrostis x acutiflora* 'Avalanche' tuvrör
2. *Festuca glauca* 'Festina' blåsvingel
3. *Juniperus communis* 'Kantarell' en
4. *Juniperus communis* 'Repanda' en
5. *Juniperus horizontalis* 'Ice Blue' amerikansk krypen
5. *Juniperus squamata* 'Blue Carpet' himalajaen

## Belysning

Uplights är placerade för att förtydliga de uppstickande enarna i en form som samstämmer med det centrala stråket av gräs.



Tidig vår, en låg matta av cremevitt och gult spirar i det centrala stråket.



Sen vår, uppstickare av gyllene toner övertar stråket.

### Tv. tidig vår

*Crocus chrysanthus* 'Cream Beauty' bågarkrokus

*Crocus x stellaris* gullkrokus

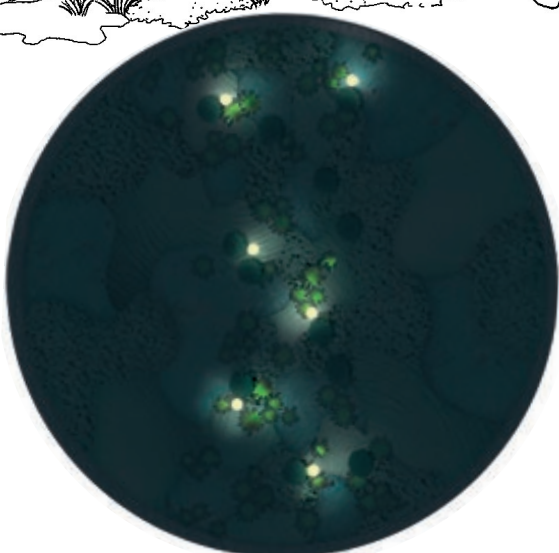
### Th. sen vår

*Narcissus Triandrus*-gruppen 'April Tears' orkidénarciss

*Tulipa turkestanica* dvärgtulpan

## En gul väg

Gräsets karaktäristiska vinterståndare klipps framåt våren ner och lämnar delar av rondellen snopet kal. I dessa ytor spirar då en annan typ av blomsterprakt - vårlöken. Innan gräset ännu hunnit växa upp på nytt övertas rondellen under våren växelvis av gula toner i olika varianter, från den tidiga krokusen till narcisser och tulpaner.



Belysning accentuerar det centrala stråket med dess uppstickande gräs och enar.



det verkar spricka upp:

# SÖDRA RONDELLEN

En matta av mörka, klotformade barrbuskar utgör stommen i rondellen som öppnas i luckor för att ge plats åt vårlök och perenner. Dessa kontrasterar effektivt mot de mörka barren och bidrar till en årstidsdynamik i rondellen. De bulliga formerna kompletteras av större mjuka klot av litet rödvide i rondellens centrala del.

## Förutsättningar

Rondellen kopplar närmast till det framväxande området Ullna – Arninge samt Rönninge by – Skarplöten, och utgör alltså en entré till Täby. Området innehåller såväl betesmark och naturmark, som bebyggelse, handel och verksamheter, vilket ger det en sammanslagen karaktär av stadsmässighet med hög fokus på grönområden och naturmark.



Rondellen är likt den norra rondellen en mix av barr och löv.

Växtmaterialet kan beskrivas som att naturen från den närmaste omgivningen har plockats in i form av artval och textur - men sedan omformats till en tydlig och kontrollerad form som återkopplar till den mer stadsmässiga karaktär som finns på det utvecklingsområde som avtagsvägen leder till.

skala 1:150  
0 5 10 m

- 1. *Alchemilla mollis* jättedaggkåpa
- 2. *Pinus mugo* 'Mops' dvärgbergtall
- 3. *Salix purpurea* 'Nana' litet rödvide

2 Uppstickande buskar med tydligt rund form och lövkaraktär

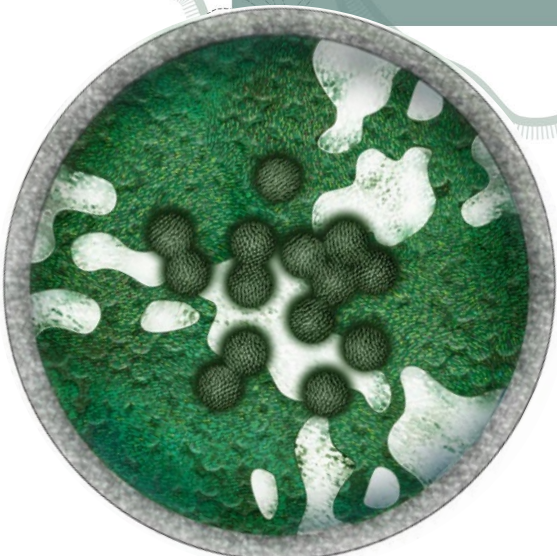
3 Bulligt enhetliga fält med barrbuskar

1 Perenn som med sin gröna färg kontrasterar mot planteringsyta 3

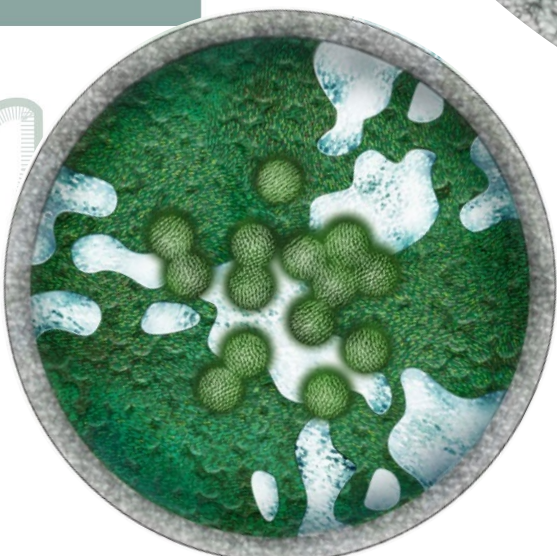
Smågatstensyta, lägre nivå än den inre cirkeln

## Belysning

Uplights är placerade för att förstärka siluetten och bulligheten i det lilla rödvidet.



Tidig vår, som ett första vårtecken spirar snödroppen och kontrasterar mot de mörka barrbuskarna.



Sen vår, den vita kontrasten fortsätter dominera, men binds ihop med den centrala rondellens blåa toner med hjälp av pärlhyacintens isblå uppkomst.

**Tv. tidig vår**  
*Galanthus nivalis* snödroppe

**Th. sen vår**  
*Muscari aucheri* 'Ocean Magic' persisk pärlhyacint

*Narcissus Triandrus-gruppen* 'Thalia' orkidénarciss

*Tulipa Fosteriana-gruppen* 'Purissima' kejsartulpan

## Kontrasterande vitt

Tidig vår spirar snödroppen som en tydlig vit kontrast mot barrbuskens mörka siluett. Under vårens senare månader sker ett färgtillägg och en övergång till krispigt ljusblått och vitt kopplas till den centrala rondellens blå blomning. De växer till synes spontant i de ytor där den stora daggkåpan senare kommer breda ut sig - ytorna utnyttjas maximalt och ges en dynamik.



Belysning accentuerar de bulliga formerna i mitten av rondellen.



# DISKUSSION

Detta sista avsnitt diskuterar de resultat som arbetet har lett fram till med utgångspunkt i de frågeställningar som ställs i arbetets inledande syfte.





# IDENTIFIERING

## Entréer och välkomnande platser

Precis som Laurén (1992) säger, så finns risken att stadens gränser blir allt mer otydliga. Städer växer ihop och det kan vara svårt att uppfatta när den nya staden tar vid, vilket bekräftas av såväl mina egna observationer som resultatet av surveyundersökningen. Täby som stad gör det extra tydligt - västerut sammanlänkas den med annan stadsbebyggelse medan den österifrån gränsar mot naturmark. Denna östra övergång mellan stad och land gör det något tydligare att man har nått stadsbebyggelse, men tyvärr behöver det inte per automatik innebära att stadens identitet syns eller att mötet känns inbjudande.

Mitt bidrag med detta examensarbete är att ge ett exempel på hur ett helhetsgrepp över entréerna till staden kan tas och i vilka situationer och sammanhang de kan uppstå. Det är vid gränser och förändringar av olika slag som resenären kan uppfatta att en ny stad är nådd, och det är här som staden har möjlighet att förmedla ett första positivt intryck.

Surveyundersökningen visar tydligt att de flesta inte lägger nämnvärt märke till miljöerna de passerar, se s. 18. Jag tror att det är viktigt att vara tydlig i sin gestaltning om den ska uppfattas i dessa miljöer, särskilt om man passerar i fart. Att vara tydlig innebär dock inte att skapa den mest komplexa gestaltningen för att ge intryck - utan snarare att anpassa gestaltningen till platsens förutsättningar, vilket även beskrivs av Gehl (2010).

### Vad utgörs gränsen till staden av?

*Arbetets frågeställning*

- *Vilka är de strategiskt viktigaste entréplatserna i Täby?*

Frågeställningen svaras genom kartbilden på s. 25. Denna resultat-karta visar en tydlig bild - det är trafikmässiga lösningar och val som utgör de största entréplatserna. Dessa är ofta lokaliserade nära landmärken för att ytterligare visa stadens identitet. Metoden genom vilken dessa entréplatser identifierades diskuteras vidare under rubriken Transportstråksanalys som identifieringsmetod.

Trafiklösningar och landmärken – varför är det dessa platser som främst upplevs som entrélägen i Täby?

Bucht, Pålstam och Wingren (1996) beskriver hur vår orienteringsförmåga underlättas av kontraster och övergångar i landskapet. Upplevda gränser får oss att känna att det finns ett *här* och ett *där* vilket påverkar vår känsla av att färdas i en stad. Gränserna kan dels utgöras av konkreta landmärken i en stad, men kan även utgöras av tydliga skillnader i miljöerna. Täthet och öppenhet är exempel på en sådan kontrast, och kan alltså ses som något att orientera sig efter, något som kan underlätta vår känsla av att vara framme. Samtidigt är ordet täthet centralt inom begreppet stadsmässighet (Tunström 2009), något som Täby eftersträvar i framtiden men som inte upplevs fullt ut idag.

Täthet ses alltså som en viktig faktor för såväl stadsmässighet som för orienterbarhet. Kravet för att uppnå orienterbarhet är dock att det kombineras med öppenhet. Just detta - kombinationen av extremer, kontraster mellan exempelvis täthet och öppenhet - är vad jag ser som orsak till varför platserna på kartan är placerade där de är. Att färdas genom Täby idag bjuder inte på tillräckliga kontraster i miljöerna vi passerar och vi hänvisas då till fysiska landmärken eller trafiklösningar för att kunna identifiera var vi är. Denna tanke bekräftas av Laurén (1992, s. 21) då hon beskriver hur man genom att förstärka de element som bygger upp rummet längs en infart även stärker effekten av en stadsport - det ger oss alltså en tydligare känsla av att *komma fram*.

Om staden utvecklas och i framtiden erbjuder större upplevelsemässiga variationer ser jag därför möjligheten till förändring av när vi känner oss framme och hur vi upplever staden vi passerar.

Laurén (1992) beskriver städers utveckling som att gränser suddas ut i takt med att staden breder ut sig och växer in i varandra. När nutida tendenser istället återgår till att förtäta redan existerande städer, se exempel i hur Täbys översiktsplan beskriver viljan att nå stadsmässighet och täthet (Täby kommun 2010), ser jag att gränserna återigen kan komma att förändras. Om städer fortsätter utvecklas helt efter stadsmässighetens ideal kommer centrala delar i städer upplevas tätare vilket i teorin borde göra gränsen mot landsbygden tydligare. Frågan är huruvida detta verkligen sker, eller om viljan att utveckla regionala samarbeten och kopplingar skapar en konflikt där områden trots allt tillåts att utvecklas mellan städer.

Dessa tendenser och kopplingen mellan att bygga tätt och samtidigt skapa regionala förbindelser är ett ämne att undersöka vidare.

Intressant vore även att fortsätta detta arbete och utvecklingen av det första mötet med Täby genom att inventera hur de omgivande kommunerna ser ut och uppfattas, exempelvis längs vägar och vid stationer. Informationen från denna inventering skulle kunna ge exempel på vilka åtgärder som skulle kunna göra att just Täby urskiljer sig från omkringliggande kommuner.

## Tolkningar av stadsbilden

*Arbetets frågeställning*

- *Hur uppfattar boende och besökande idag staden?*

Arbetet svarar på frågeställningen till viss del och begränsade delar av uppfattningen om staden klagörs. Undersökningen ger dock inte tillräckligt omfattande resultat för att ensam kunna beskriva hur Täbys identitet uppfattas av boende och besökare. Däremot ger den en ögonblicksbild av människors spontana tankar om staden samt visar på en tendens av hur människor vid en direkt fråga har svårt att värdera miljöerna de passerar i staden. För vidare diskussion angående surveyundersökningen som metod, se följande rubrik.

Dumbraveanu (2010) beskriver hur en helhetsbild av staden är resultatet av våra egna tolkningar. Ashworth och Kavaratzis (2010) beskriver fortsättningsvis hur platsmarknadsföringen främst riktar sig till de tre grupperna boende, besökare och investerare. Vad jag anser fascinerande är hur arbetets surveyundersökning redan tidigt kan visa tendenser på hur bilden av Täby skiljer sig mellan boende och besökare i vissa frågor, se ss. 18-20. Staden lyckas onekligen förmedla en viss del av bilden till alla, exempelvis närvaron av Täby Centrum, medan andra delar av stadsbilden förblir otydliga, främst för besökande. Syssner (2012) beskriver hur den mentala bildens ändamål kan skilja sig mellan de olika kategorierna - boende ska känna stolthet medan besökare och investerare ska lockas till platsen. Huruvida stoltheten och lockelsen skapas av samma faktorer och hur stort inflytande just utemiljöns bemötande har för vår mentala bild är omöjligt att svara på utifrån detta arbete. Det man däremot kan konstatera är att det är en viktig fråga att ta hänsyn till då många av de intervjuade besökarna hade en snäv men ändå ganska oklar bild av kommunen.

Som såväl Popoola (2002) och Relph (1964) menar så är en plats identitet aldrig definitiv – identiteten byggs upp av möjligheten att koppla bland annat fysisk plats, tid, mänskligt agerande och vad människor berättar om platsen. Att människor har en oklar bild av andra delar av Täby än Täby Centrum kan således bero på att många besökare inte personligen har agerat i den och inte heller hört andra som gjort det, vilket skulle ha gett staden ett personligt sammanhang i deras liv.

Resultatet av surveyundersökningen visade dock att människor inte heller lägger närmare märke till omgivningen, åtminstone inte i den grad att de kan peka ut platser vid en konkret fråga. Utifrån detta konstaterande drar jag slutsatsen att det saknas element i den fysiska miljön för att skapa en identitet och relation med besökare – för att kunna agera och koppla händelser till en plats underlättar det om det först finns en plats som kan bli ihågkommen.

Om de människor som anländer till Täby upplever miljöerna som ihåggkombara och positiva ser jag det som en möjlighet att stärka uppfattningen av Täby. Den fysiska miljön och det första mötet med staden skulle då utgöra en av de många beståndsdelar som människor behöver för att skapa sig en positiv bild av staden.

## En metod som tolkar identitet?

Arbetet är ett exempel på hur platser som är av betydelse för mötet med staden kan identifieras med hjälp av en metod som utgår ifrån en tolkning av stadens identitet kombinerat med transportstråksanalyser.

Begreppet tolkning är dock en faktor som kan innebära subjektiva vinklingar och slutsatser. Precis som Margareta Popoola (2002) beskriver hur identitet är resultatet av en persons tolkning och mentala bild utifrån den information, de känslor och erfarenheter personen har tillgång till – på samma sätt är även min tolkning av Täby beroende av de kunskaper och erfarenheter jag har och skaffar mig. I ett försök att vara objektiv och kritisk till subjektiva vinklingar så bestod metoden av flertalet moment vars information kompletterar och stärker varandra. Jag har mer tilltro till resultatet om flera delmoment och människor konstaterar samma sak – varvid mötet med fokusgruppen och den parallella surveyundersökningen var viktiga parametrar i mitt arbete.

### Surveyundersökningens roll i arbetet

Surveyundersökningen gav en mer verklighetsförankrad dimension till argumentationen för uppfattningen av staden man passerar, och en inblick i bild av hur människor idag uppfattar Täby som helhet. Vilka ämnen som berörs är dock starkt beroende av hur undersökningens frågor och påståenden formuleras. Konstateras kan alltså att det krävs ett välgenomtänkt förarbete och relevant urval av frågor för att undersökningen ska resultera i de svar som eftersträvas. Slutsatser bör sålunda dras med försiktighet och ta hänsyn till vilket urval av frågor som ingår.

Frågor som mer specifikt rörde entréplatser och de omgivningar som passeras längs respektive transportstråk var frågor där många av de intervjuade svarade likartat och inte hade många konkreta svar att ge. Slutsatser som kan dras av de uteblivna svaren är att dessa typer av frågor troligtvis behandlade ett ämne som de intervjuade inte hade funderat så mycket över. Detta skulle kunna hänga samman med de tendenser som beskrivs av Laurén (1992) och Schibbye (1994) - entréer och infarter till städer ofta har uppfattats diffusa och snarare har visat en baksida av staden än en positiv framsida.

En uppföljande studie skulle därför vara önskvärd att göra som undersöker mer djupgående hur människor uppfattar entréer till staden och vad som uppskattas i dessa typer av miljöer.

## Transportstråksanalys som identifieringsmetod

Generellt sett anser jag metoden fungera väl. Inläsning och egna observationer i steg 1 kompletterade varandra och analys samt sammanslagning var sedan möjlig att utföra. Vid diskussion med fokusgruppen fann de inte många tillägg och deras tankar stämde överens med mina. I efterhand kan jag dock känna viss avsaknad av ytterligare djupare inventeringar med avseende på skiftningar i landskapet så som topografi, avsmalningar i stadsrummet, grönstråk och andra aspekter som inte är direkt kopplade till stadens transportstråk. Somliga av dem behandlades översiktligt under inläsningen och vissa var märkbara vid observationen, men enskilda analyser och djupdykningar i respektive aspekt gjordes inte. Om en sådan inventering och analys hade lagts till i arbetet ser jag en möjlighet att ytterligare entréplatser hade kunnat identifierats.

Jag ser därför ett tillägg av en mer breddad inventering och analys som en framtida vidare undersökning med ett ytterligare fördjupat fokus på identifiering av entréer till städer.



# GESTALTNING

Gestaltningen går ut på att genom sättet att använda växterna även symbolisera Tåbys tank vad gällande stadsmässighet. Stadsmässighet i kombination med grönska - ny arkitektur i stadsmiljön ska vara utmärkande, innovativ och nytänkande och jag anser att även grönskan och naturen bör behandlas på liknande sätt.

En helhetsanpassning och inkorporering av omgivande landskap med stora grepp visar på djärvhet och en behandling där grönskan ses som en självklar tillgång. Linjeföringen är precis och utmärker sig därmed tydligt från en helt naturlig karaktär men inga i övrigt stadsmässiga element används. Stadsmässigheten förmedlas således främst via det formmässiga grepp som platsen byggs upp av i kombination med växtval som förmedlar ett mellanting av naturlig och parklik karaktär.

## Att gestalta en plats utan synlig platsanknytning

Risken med trafikmiljöer är att man förlitar sig på skyltar och konstnärliga objekt eller byggnader för att bygga en identitet och beskriva vägen. Växtgestaltning kan enligt både Hansson (2001) och Pålstam (2003) vara en väg att komplettera information och ytterligare framhäva vilken typ av miljö vi vistas i. Vegetation tydliggör på så vis identitet.

Det jag dock tydligt märkte var svårigheten att gestalta för identitet på en placeringsmässigt avsidig plats. Kopplingen mellan den gestaltade platsen och resten av staden blir då inte lika tydlig och risken finns att tanken på identitet endast fungerar som inspiration i gestaltungsprocessen men att den sedan inte lyser igenom och uppfattas av de passerande. Hur stora gestaltningsvisioner man än må ha är det fortfarande viktigt att gestaltningen anpassas till platsen för att inte upplevas som helt malplacerad.

Anpassning är det jag ord jag anser vara nyckeln till en bra gestaltning.

## Känslor är subjektiva

*Arbetets frågeställning*

- *Hur vill vi som landskapsarkitekter att en entréplats ska uppfattas av människor som passerar den och hur kan en gestaltning av en entréplats utformas utifrån dessa uppfattningar och platsens sammanhang i staden?*

Att gestalta en plats där ett av målen är att väcka en viss typ av känslor är en uppgift som är svår att tillfullo lyckas med, då flertalet författare (Tuan 1977; Eriksson 2012; Hague & Jenkins 2005) beskriver att människors uppfattning och åsikter angående den fysiska miljön är personliga. Hur intrycket tolkas är subjektivt och beror alltså av människors egna erfarenheter och tankar vilket resulterar i att ingen självklar lösning finns för att utforma en miljö som tittalar alla.

Det som arbetet tillför är dock att ge en landskapsarkitekts syn på trafikplatsen och vad den bör förmedla som entréplats, genom att ge kvalificerade förslag på hur det kan ske och vad gestaltningen kan grundas i.

Kvalificerad grund för gestaltning kan exempelvis ges från forskning. Såväl Grahns och Stigsdotters (2003) som Erikssons et al. (2015) är eniga om att grönskan har betydelse för människors välbefinnande, och uttrycker att människor har ett behov av natur och önskar ha grönområden närmare sig än de har idag. Surveyundersökningen bekräftade detta då ett flertal av människorna som intervjuades uttryckte uppskattning till natur och grönområden i sin omgivning, se s. 19. Det går därmed att tyda vissa generella element som uppskattas av en större mängd människor och ger tillsammans med kommunens mål "Halva Täby grönt" (Täby kommun 2010) anledning att rikta trafikplatsens fokus åt växtgestaltning.

## Att gestalta med växter - växtval och utformning

Robinson (2004) poängterar hur växternas variationsrikedom och komplexitet kan både utgöra risker och möjligheter, samtidigt som Pålstam (2003) ytterligare betonar risken med att plantera växter som inte passar växtplatsens förutsättningar då det i framtiden kan leda till oförutsedda skötselkostnader. Det är därför viktigt att göra en korrekt analys av platsen och göra växtvalet därefter utan att tveka - jag ser annars risken att man envist håller fast vid växtval av ren vilja och då riskerar att gestalta en plats som inte kommer ha en tillfredställande utveckling.

Pålstam beskriver även hur växter skiljer sig i fråga om form, färg och årstidsväxlingar. Detta ger en enorm möjlighet att skapa en plats som utnyttjar växternas växelspel och gör intryck, oavsett när på året man upplever den. Även här måste vi som landskapsarkitekter ta vårt ansvar och utnyttja vårt kunnande inom växtgestaltning för att verkligen framhäva effekterna av växterna genom alla årstider och inte fastna i fällan att gestalta en plats som endast gör intryck under en tid av året.

Rubrikerna som nu följer går in mer i detalj på mina val och tankar i gestaltungsförslaget.

### Funktion – att inkludera ett landskap

Växter kan hjälpa till att förstärka uppfattningar och sammanhang (Schibbye 1994; Schibbye 1995; Wiberg 1996), vilket även var avsikten med gestaltningen på trafikplatsen. Vegetationen och dess storskaliga form och placering är vald för att accentuera platsen och förstärka dess sammanhang och entréposition, där målet är att helheten ska väcka undermedvetna känslor snarare än att utgöra utdikspunkter för resenären att fokusera på.

Jag ansåg att grunden i att kunna göra en storskalig gestaltning som trots gestaltning kändes naturligt förankrad i platsen var att utnyttja omgivningen i största möjliga mån. Utmaningen låg då i att finna ett gestaltungsgrepp som både inkorporerar landskapet och samtidigt känns intressant och som utmärker sig ur ett gestaltungsperspektiv. Den täta skogen var en tacksam utgångspunkt för en tanke om urkarvning vilket gjorde det omgivande landskapet till en trygg grund som gavs rollen som utgångsmaterial vilken sedan tilläts bearbetas.

Min förhoppning är att bearbetningen av landskapet väcker resenärernas instinktiva känsla för omgivningen och därigenom väcker en uppmärksamhet till platsen.

Gestaltning i vägmiljö har särskilda säkerhetsaspekter att ta hänsyn till och de krav och rekommendationer som cirkulationsplatser omfattas av och som berör gestaltningen utgår främst från aspekterna sikt och föremål i rondellen (Vägverket 2006). Den högsta hastighet som bör råda för att oeftergivliga föremål ska få förekomma i rondellen är 30km/h. Det faktum att cirkulationsplatsen är belägen längs vägsträckor där en hastighet på 60km/h är tillåten innebär att inga höga, oeftergivliga föremål får placeras i rondellen. Gestaltningen av cirkulationsplatserna utgår därför enbart från låg vegetation.

### Estetik – trafikplatsen används året runt

Växterna är främst valda utefter slutlig storlek samt dess ändamål i gestaltningen och därefter för att ge effekter i kombination med övrig vegetation under hela året. Pålstam (2003) ger exempel på hur olika trädarter kan variera i form, färg och textur samt ge olika uttryck under året. Detta faktum beskrivs av Robinson (2004) samtidigt vara en av landskapsarkitektens största möjlighet och utmaning, och är något jag i gestaltningen tagit stor fasta vid.

Resenärer kommer i denna typ av vägmiljö fortsätta passera oavsett årstid, vilket gör årstidsdynamiken till en oerhört viktig faktor. Fördelen med de stora cirkulärerna av träd är att de kommer fortsätta stoltsera oavsett tid på året, särskilt de städsegröna tallarna kommer att bevara sitt uttryck medan den centrala ringen avlövas under vintern. Ramarna är därmed satta.

De största variationerna kommer således ske i centrumytorna. De stora fälten av buskar är valda för att alltid kontrastera mot varandra för att behålla en randning året om. Vintertid ställs buskarnas olika karaktär och textur mot varandra - den lilla stefanandrans luftiga slängighet ställs mot praktspireans strikta, mörka bullighet och det slätbladiga klippoxbärets bastanta spretighet. Vår och sommar sker blad- och blomsprickning i olika färger och tidpunkter och framåt hösten varvas gul- orangea fält med fält av klart röda bär.

De yttre rondellerna utnyttjar under sommaren kontrasten mellan barr, löv och gräs, medan den centrala rondellen sprakar av frodig lövkaraktär. Under höst och vinter domineras ytorna av växternas vinterståndare samt form och färg på såväl barr- som lövbuskar. När gräs och perenner framåt våren klippas ner ersätts dessa av vårlök i olika etapper och färger. Ingen yta ska kännas bortglömd under någon tid av året.

### Gestaltning för minskad skötsel

Buskarna i de centrala delarna täcker stora fält och behöver inte lika frekvent skötsel som en gräsyta. Viss rensning kan dock ibland behövas för att behålla tydliga gränser mellan arterna. Gräs återfinns istället i trafikplatsens större ytterområden för att tydligt kontrastera mot trädskulorna med buskvegetation. Detta gräs behöver endast klippas en till två gånger om året och täcker en mindre yta än i dagsläget och kommer därför inte vara mer krävande i framtiden än de är idag.

Perenner och vårlök tillåts sprida sig vilket reducerar skötselbehoven. Perennerna utvecklas växelvis och behöver endast klippas ner under våren. Vårlöken är vald och placerad på ett sådant sätt att den nedvisande blasten döljs av de framväxande perennerna. Arter av vårlök som sprider sig och är återkommande år efter år har valts i största möjliga mån för att minska behovet av nyplantering. För somliga arter kan detta dock ändå komma att behöva göras med ett par års mellanrum. För att öka chanserna till en lyckad utveckling har robusta perenner och vårlök valts utefter ståndort och krav på jord så att de stämmer in med krav från närliggande buskar.

### Enkelhet för trafikanter – hastighet och gestaltning

Vägverket (2006) menar att gestaltningar i cirkulationsplatsmiljö måste vara enkla och tydliga, samtidigt som Gehl (2010) tydliggör att enkelhet och en sparsamhet med detaljer är vad som krävs för att trafikanter i hög fart ens ska kunna uppfatta gestaltningen. Jag upplevde helhetsgreppet som ett centralt medel för att kunna förmedla en gestaltning där just enkelheten stod i fokus. Randningen av träd och buskar fick vara just det grepp som präglade platsen och som underlättade vidare val i processen. Om fler element och detaljer skulle ha tillkommit finns risken att de skulle ge ett mer otydligt intryck på platsen vilket då skulle resultera i en sänkt helhetsupplevelse.

Uppfattningen av gestaltningen underlättades ytterligare av trafikplatsens topografiska skillnader. Dessa gav möjlighet att använda slutningar och högre belägna vägar som effektfulla förtydliganden av en detaljfattig miljö som präglas av en storskalig linjeföring.

Önskvärt vore att vidare undersöka platser där just vegetationen är det främsta medlet vid gestaltning av entréplatser och för människors första möte med staden. Hur används vegetationen och vad ger det för effekt på uppfattningen av omgivningen?



# ENTRÉN ÄR STADENS INBJUDANDE STARTSKOTT

En plats identitet och vad som påverkar den är en komplex fråga.

Våra uppfattningar och känslor är subjektiva och beror således på betraktaren och dess upplevelser i lika stor mån som på objektet själv - hur människor uppfattar det första mötet med en stad går alltså inte att ta för givet. Det som dock är klart är att de miljöer som möter oss och passeras i en stad i högsta grad tillhör staden. Människor ser dem och de ingår i den bild människor skapar sig. De är således viktiga miljöer att ta hand om och borde enligt mig ses som en självklar del av staden och dess marknadsföring. Djupare forskning vore dock önskvärd för att kartlägga vilka typer av miljöer som hos en stor mängd människor framkallar en positiv känsla av att vara framme i en stad, vad miljöerna innehåller och varför de framkallar denna känsla. Detta arbete ger exempel på metod där ett helhetsgrepp tas över stadens entréer - en metod som fungerade väl men som måste anpassas efter varje stad, dess förutsättningar samt framtida utveckling och vision.

Vi landskapsarkitekter måste se staden och dess komponenter som en helhet och inse att alla typer av miljöer påverkar och ingår i människors bild av en stad.

*Entréerna är det första vi möts av och utgör därför det fysiska startskottet till anländarens uppfattning av staden.*

# REFERENSLISTA

AB Storstockholms Lokaltrafik (2013). *Fakta om SL och länet 2012*. <https://www.sll.se/Global/Verksamhet/Kollektivtrafik/Fakta%20om%20SL%20och%20l%C3%A4net/fakta-om-sl-och-lanet-2012.pdf> [2015-02-05]

Ashworth, G J., Kavaratzis, M. (2010). *Towards Effective Place Brand Management: Branding European Cities and Regions*. Storbritannien: Edward Elgar Publishing Limited.

Banverket (2008). *Järnvägsutredning Mälarbanan Tomtebodavägen – Gestaltungsprogram*. Tillgänglig: [http://www.trafikverket.se/PageFiles/17984/MB%20Gestaltungsprogram\\_sid%201-26\\_081010.pdf](http://www.trafikverket.se/PageFiles/17984/MB%20Gestaltungsprogram_sid%201-26_081010.pdf) [2015-02-19]

Borg, J. (2000). *Ljus utomhus för trygghet och skönhet i staden*. Gröna fakta, 2000:8. Alnarp: Movium-sekretariatet/Sveriges lantbruksuniversitet.

Bucht, E., Pålstam, Y. & Wingren, C. (1996). *Landskapet upplevs från vägen!*. Gröna Fakta, nr 2 Utemiljö nr 2. Alnarp: Movium-sekretariatet/Sveriges lantbruksuniversitet.

Butenschøn, P. (1999). Urban Culture: City Identity, Public Space and Global Market Forces. I: Nyström, L., Fudge, C. *City and Culture - Cultural Processes and Urban Sustainability*. Karlskrona: The Swedish Urban Environment Council Stadsmiljörådet, ss. 170-177.

Dumbraveanu, D. (2010). Place Branding: A Challenging Process for Bucharest the Capital City of Romania. *Human Geographies - Journal of Studies and Research in Human Geography* [Elektronisk], vol 4.2, ss. 53-62. Tillgänglig: [http://humangeographies.org.ro/articles/42/4\\_2\\_10\\_5\\_Dumbraveanu.pdf](http://humangeographies.org.ro/articles/42/4_2_10_5_Dumbraveanu.pdf) [2015-02-27]

Eriksson, F., Eriksson, T., Ignatieva, M. (2015). *Golf courses as a part of urban green infrastrukture: social aspects of golf courses and extensively manages turfgrass areas from Nordic perspective*. Sveriges lantbruksuniversitet. Institutionen för stad och land.

Eriksson, T. (2012). *Några reflektioner om det sociala grannskapet i staden*. Sveriges lantbruksuniversitet. Institutionen för stad och land.

Gehl, J. (2010). *Life between buildings: using public space*. 6. uppl. Köpenhamn: The Danish Architectural Press.

Hague, C. & Jenkins, P. (2005). *Place identity, participation and planning*. Oxfordshire: Routledge.

Hansson, J. (2001). *Möte med staden: En studie av infarter med tillämpning på Österleden i Landskrona*. Sveriges lantbruksuniversitet. Institutionen för landskapsplanering (Examensarbete 2001:02)

Laurén, C. (1992). *Stadsport – att forma en stadsentré*. Helsingfors: Nordiska vägtekniska förbundet (Rapport 22:1992)

Linde Bjur, G. (2010). *Stationshus: Järnvägsarkitektur i Sverige*. Stockholm: Balkong Förlag.

Linköping kommun (2010). *Linköping växer... Översiktsplan för staden Linköping*. Tillgänglig: <http://webblisher.textalk.se/linkoping/10op/?page=1&mode=50&noConflict=1> [2015-05-12]

Lynch, K. (1960). *The image of the city*. Cambridge, Massachusetts: the MIT Press.

Nationalencyklopedin (1989-1996). [Elektronisk] Höganäs: Bra Böcker. Tillgänglig: [http://www.ne.se/uppslagsverk/ordbok/svensk/valkommen-\(1\)](http://www.ne.se/uppslagsverk/ordbok/svensk/valkommen-(1)) [2015-05-20]

Popoola, M. (2002). *Så konstrueras Malmös identitet*. Malmö högskola. Tillgänglig: [http://dspace.mah.se/bitstream/handle/2043/12517/Popoola\\_Konstrueras\\_pt3\\_02.pdf?sequence=2&isAllowed=y](http://dspace.mah.se/bitstream/handle/2043/12517/Popoola_Konstrueras_pt3_02.pdf?sequence=2&isAllowed=y) [2015-04-27]

Pålstam, Y. (2003). *Träd i stadsmiljö: Goda exempel för fler och friskare träd i våra tätorter*. Stockholm: Svenska kommunförbundet

Regionplanekontoret (2010). *Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen RUF5 2010*. Stockholm: Regionplanekontoret. (Rapport nr: 2010:5) Tillgänglig: [http://www.tmr.sll.se/Global/Dokument/publ/2010/RUF510\\_hela.pdf](http://www.tmr.sll.se/Global/Dokument/publ/2010/RUF510_hela.pdf) [2015-01-30]

Relph, E. (2001). Place in Geography. *International Encyclopedia of the Social & Behavioral Sciences* [Elektronisk], vol 3. 1, ss. 11448–11451. Tillgänglig: [http://ac.els-cdn.com.ezproxy.its.uu.se/B0080430767024748/3-s2.0-B0080430767024748-main.pdf?\\_tid=a66a9336-0467-11e5-9ec6-00000aab0f27&acdnat=1432728072\\_dd2aed02fcf87a46815aed9a43f6f24c](http://ac.els-cdn.com.ezproxy.its.uu.se/B0080430767024748/3-s2.0-B0080430767024748-main.pdf?_tid=a66a9336-0467-11e5-9ec6-00000aab0f27&acdnat=1432728072_dd2aed02fcf87a46815aed9a43f6f24c) [2015-05-27]

Robinson, N. (2004). *The Planting Design Handbook*. 2 ed. Surrey: Ashgate Publishing Limited.

SCB (2014). *Täby kommunfakta 2014*. <http://www.taby.se/PageFiles/9787/T%C3%A4by%20kommunfakta.pdf> [2015-01-30]

Schibbye, B. (1994). *Bättre stadsinfarter exemplet Helsingborg*. Gröna Fakta, nr A 8 Utemiljö nr 5. Alnarp: Movium-sekretariatet/Sveriges Lantbruksuniversitet.

Stockholm Nordost (2012). *Vision Stockholm Nordost, Framtid Framgång Framkomlighet - En vision för tillväxt 2010-2040*. Tillgänglig: [http://www.taby.se/Global/StockholmNordost/StockhomNordost\\_lowres\\_F3.pdf](http://www.taby.se/Global/StockholmNordost/StockhomNordost_lowres_F3.pdf) [2015-05-12]

Sveriges kommuner och landsting (2007). *Trafik för en Attraktiv Stad: underlag, utgåva 2*. Stockholm: Sveriges kommuner och landsting. Tillgänglig: [http://www.trafikverket.se/PageFiles/56342/trast\\_handbok\\_utgava\\_2\\_webversion.pdf](http://www.trafikverket.se/PageFiles/56342/trast_handbok_utgava_2_webversion.pdf) [2015-02-16]

Syssner, J. (2012). *Världens bästa plats? Platsmarknadsföring, makt och medborgarskap*. Falun: ScandBook.

Svenska Akademien (1997). *Svenska akademiens ordbok*. [Elektronisk] Göteborg : OSA-projektet. Tillgänglig: <http://g3.spraakdata.gu.se/saob/> [2015-05-12]

Trafikverket (2012a). *Krav för vägars och gators utformning*. Borlänge: Trafikverket. (Trafikverkets publikation 2012:179)

Trafikverket (2012b). *Råd för vägars och gators utformning*. Borlänge: Trafikverket. (Trafikverkets publikation 2012:180)

Trost, J. (2012). *Enkätboken*. 4 ed. Lund: Studentlitteratur AB.

Tuan, Y. (1977). *Space and Place, The Perspective of Experience*. 8 ed. Minneapolis: University of Minnesota Press.

Tunström, M. (2009). *På spaning efter den goda staden. Om konstruktioner av ideal och problem i svensk stadsbyggnadsdiskussion*. Diss. Örebro universitet. Tillgänglig: <http://oru.diva-portal.org/smash/get/diva2:241251/FULLTEXT01.pdf> [2015-03-11]

Täby kommun (2005). *Halva Täby grönt. Grönplan för Täby kommun*. [Elektronisk] Täby. Tillgänglig: [http://www.taby.se/PageFiles/23439/Gr%C3%B6nplan\\_webb.pdf](http://www.taby.se/PageFiles/23439/Gr%C3%B6nplan_webb.pdf) [2015-01-30]

Täby kommun (2010). *Det nya Täby. Översiktsplan 2010-2030*. Tillgänglig: <http://www.taby.se/PageFiles/4190/Inledning%20c3%96P.pdf> [2015-05-12]

Täby kommun (2012). *Handlingsplan Regionala stadskärnan Täby centrum - Arninge*. Täby: Täby kommun. Tillgänglig: [http://www.taby.se/PageFiles/24308/Handlingsplan\\_2012\\_regionala%20stadsk%C3%A4rnan.pdf](http://www.taby.se/PageFiles/24308/Handlingsplan_2012_regionala%20stadsk%C3%A4rnan.pdf) [2015-01-30]

Täby kommun (2014a). *En reseguide till Täby*. Täby: Täby kommun.

Täby kommun (2014b). *Täby cykelplan*. Tillgänglig: [http://www.taby.se/Documents/Cykelplan\\_2014-06-24.pdf](http://www.taby.se/Documents/Cykelplan_2014-06-24.pdf) [2015-05-12]

Täby kommun (2014-02-20). *Fakta om Täby*. <http://www.taby.se/Om-Taby/Fakta-om-Taby---ny/> [2015-01-30]

Täby kommun (2014-08-18). *Siffror om Täby*. <http://www.taby.se/Om-Taby/Fakta-om-Taby---ny/Siffror-om-Taby/> [2015-01-30]

Täby kommun (2015-01-09). *Dubbelspårutbyggnad Roslagsbanan etapp 1*. Tillgänglig: <http://www.taby.se/Bygga-bo-och-miljo/Stadsplanering/utbyggnadsprojekt/Dubbelsparsutbyggnad-Roslagsbanan-etapp-/> [2015-02-05]

Vägverket (2006). *Vägen – en bok om vägarkitektur*. Borlänge: Vägverket. (Vägverket publikation 2006:28)

Wingren, C. (1996). *Norra infarten till Norrköping: En pilotstudie för bättre stadsinfarter*. Gröna Fakta, nr 4 Utemiljö nr 4. Alnarp: Movium-sekretariatet/Sveriges lantbruksuniversitet.

Örebro kommun (2010). *Vårt framtida Örebro – Översiktsplan för Örebro kommun*. Tillgänglig: <https://www.orebro.se/d/18.4a9156491277aada61080005806/%C3%96versiktsplan+%C3%96rebro+kommun.pdf> [2015-05-12]



# Bilaga 1

## - Täbys pendling i siffror

### Roslagsbanan: påstigande per station/vardagsdygn 2012

Roslags Näsby	Täby Centrum	Galoppfältet	Viggbyholm	Hägernäs
3000	2700	1100	1000	800
Tibble	Ensta	Visinge	Täby kyrkby	
1500	500	400	1400	
Lahäll	Näsby Allé	Näsbypark		
200	400	1100		

(AB Storstockholms Lokaltrafik 2013)

<i>Förhållandet invånare/ personbilsinnehav</i>	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Invånare i kommunen	61 633	62 266	63 014	63 789	64 558	65 439
Personbilar i trafik/1000 invånare	355	349	349	350	344	346

(AB Storstockholms Lokaltrafik 2013)

<i>Påstigande/vardagsdygn 2012</i>	Täby Centrum	Hela Täby kommun
Roslagsbanan	2 700	14 100
Buss	3 000	20 100
Totalt	5 800	34 100

(AB Storstockholms Lokaltrafik 2013)

## - Frågeformulär i surveyundersökning

15-25 / 26-40 / 41-65 / +65

☐ Boende (sedan hur länge?.....)

☐ Arbetar här

**Nämn något som beskriver vad det första du tänker på när jag säger "Täby" är?**

**Hur upplever du generellt sett Täby som stad?**

Mycket dålig ----- Mycket bra

- Motivera gärna ditt svar

### När du tar dig till och från Täby – hur brukar du då resa?

☐ Bil

☐ Cykel

Övrigt:

**Finns det någon fysisk plats eller sträcka där du känner att "nu har jag kommit till Täby"? KARTA**

- Vilka känslor förknippar du med just den platsen?

- Vad är det särskilt som väcker dessa känslor?

☐ Växtlighet

☐ Skyltning

☐ **Minnen**

☐ Övrigt.....

**Nämna övriga platser – positiva respektive negativa – som du lägger märke till när du reser till eller passerar Täby**

PÅSTÅENDEN	instämmer	helt	delvis	inte alls
Täby är en stad med mycket natur				
Täby är en grå och torftig stad				
Täby satsar på sina utemiljöer				
Täby är en färgglad stad				
Täby upplevs tråkigare än andra omgivande städer				
Täby har mycket grönska mitt i staden				
Täby är mest känt för anläggningen Täby Centrum				
Miljöerna man ser när man passerar Täby känns intressanta				
Havet är en viktig del av Täby				
Jag tycker det är svårt att uppfatta att <i>nu är jag i de centrala delarna av Täby</i>				
Täby känns som en "egen" stad				
Historia är en viktig del av Täby				

**Finns det något du saknar eller skulle vilja ändra på när det gäller entréplatser till Täby?**



# Bilaga 3

## Sammanfattning - stadsentré och bilden av Täby

Denna bilaga sammanfattar arbetets inledande del och inkluderar de övergripande teorierna om mötet med en stad, människors uppfattning av Täby samt de identifierade entréplatserna.



**BILDEN UTÅT  
VAD FÖRMEDLAR** **TÄBY** ?

*Exempel på några entréplatser samt  
framträdande byggnader i Täby.  
Foto: Anna Jonsson, 2015*



# FÖRSTA INTRYCKET PÅVERKAR VÅR BILD AV STADEN

# VAD FÖRMEDLAR TÄBY? Boende och besökares uppfattning

## Varför är det viktigt att profilera en stad?

När man färdas in i och genom en stad påverkas våra intryck och uppfattningar omedvetet av miljöerna som passerar. Oavsett om man ska in i staden eller endast passerar den så blickar vi ofta ut över omgivningen – det vi då ser ligger till sedan till grund för våra egna tolkningar och uppfattningar av staden.

Likväl som vi påverkas av en förpacknings utseende när vi handlar, så kan vi även påverkas av miljöerna vi ser i en stad. Omgivningarna längs stora transportvägar är miljöer som passerar av många och bör därför ses som en viktig del i att marknadsföra staden.

*Att medvetet synliggöra aspekter som man särskilt vill lyfta fram.*  
Att marknadsföra en stad – platsmarknadsföring – handlar om att förmedla en helhetsbild och en identitet för att skapa en nyfikenhet och stolthet att bo, verka i och besöka just den här staden. På basis av de intryck som förmedlas visa den fysiska och gröna strukturen skapas en mental bild av staden hos alla individer, där människor uppmärksammas av platsen i fråga och sedan ges förutsättningar att konstruera en egen positiv bild och uppfattning.

Platsmarknadsföring har behandlats i mycket litteratur, exempelvis *Världens bästa plats? Platsmarknadsföring, makt och medborgarskap*, av Josefine Syssner

En intervjuundersökning genomfördes under mars 2015, där 33 personer intervjuades med syfte att undersöka vilken bild de har av Täby som stad samt av de miljöer de passerade. De intervjuade var slumpvisa boende och besökare och intervjuades i väntan på tåget vid de större stationerna längs Roslagsbanan. En jämn blandning av kvinnor och män i varierande åldrar intervjuades.

Överlag hade människor en positiv bild av Täby. Man upplevde att det är en stad med mycket natur, men åsikterna skiljde sig huruvida naturen gjorde sig påmind även mitt i staden. Havet tenderade att vara viktigt för boende men relativt okänt för besökare.

Något som de flesta var överrens om var att Täby främst förknippas med anläggningen Täby Centrum, speciellt de besökande som ofta inte visste mycket annat om staden. Däremot skiljde sig meningarna åt huruvida Täby ses som en egen stad, hur intressanta miljöerna som passerar är och hur lätt det är att känna att man är i de centrala delarna av staden.

Många av de intervjuade hade svårt att beskriva de miljöer de passerar och det var få som kunde peka ut en punkt där de känner att *nu är de framme i Täby*.

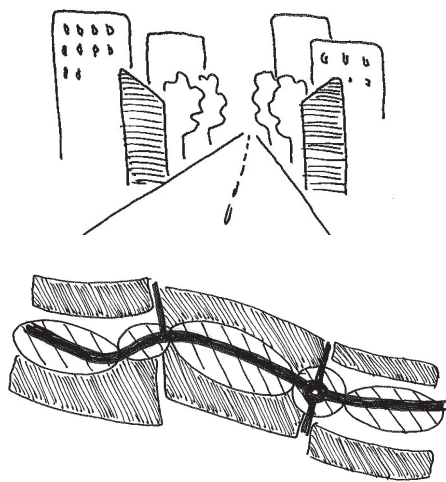
”men jag tycker ju inte att Täby är en stad!”  
- en av de intervjuades reaktion vid undersökningen.

## Entrén till staden

En stadsentré indikerar skillnaden mellan *inne i* och *utanför* staden. Den kan återfinnas i skepnaden av en infart, en längre sträcka som leder in mot staden, men även av en punktsats, som tydligt markerar var man anländer till staden. Entrén förtydligar stadens gräns och ankomsten till staden och har möjlighet att välkomna resenären och skapa ett positivt intryck av staden.

*Risken finns att man inte uppfattar gränsen mellan städer vilket kan göra det otydligt vilken stad man passerar. Det är därför viktigt att förtydliga både inpasserandet och själva färden i staden för att göra stadens identitet tydlig.*

Läs mer: *Stadsport – att forma en stadsentré*, Christina Laurén



Entrén till staden kan se ut på olika vis.  
Illustration: Anna Jonsson



### Utdrag ur sammanställd frågeundersökning

PÅSTÅENDEN	instämmer:	helt	delvis	inte alls
Täby är en stad med mycket natur		17	10	3
Täby har mycket grönska mitt i staden		11	5	10
Täby är mest känt för anläggningen Täby Centrum		22	4	1
Miljöerna man ser när man passerar Täby känns intressanta		14	6	6
Jag tycker det är svårt att uppfatta att nu är jag i de centrala delarna av Täby		11	2	11
Täby känns som en "egen" stad		12	2	10



# TÄBY KOMMUNS VISION:

Följande delar ur Täby kommuns vision behandlar kommunens fysiska miljö. Det är alltså dessa miljöer som människor skaffar sig en bild utifrån när de anländer till eller passerar staden.

## “Från förort till stadskärna”

Visionen är att Täby framöver kommer att utvecklas till en regional stadskärna – en knutpunkt för regionen med ett väl utvecklat kollektivtrafikanät och attraktiva platser att bo och verka på.

## Grönska, kollektivtrafik och täthet för en levande stad

För att denna utveckling ska vara möjlig finns en vision att skapa en ökad täthet och stadsmässighet, samtidigt som Täby även fortsättningsvis ska uppfattas som en stad där man lätt når naturen. Täby ska leva större tiden av dygnet och fler ska ges möjlighet att flytta hit eller etablera företag här.

Kollektivtrafiken utgör en ryggrad för utvecklingen av staden, och är med det medel många transporterar sig. Parallellt med dessa ska cykeln och cykelnätet utvecklas, vilka ses som ett viktigt tillskott till en hållbar kollektivtrafik.

## En varierande och intressant arkitektur

Den nya stadsbilden kommer i de centrala delarna bestå av byggnader och offentliga rum med en stor variation i täthet, uttryck och funktion. Det offentliga rummet ska gestaltas med omsorg och arkitekturen ska vara nyskapande och särskiljande för att göra stadskärnan eftertraktad.

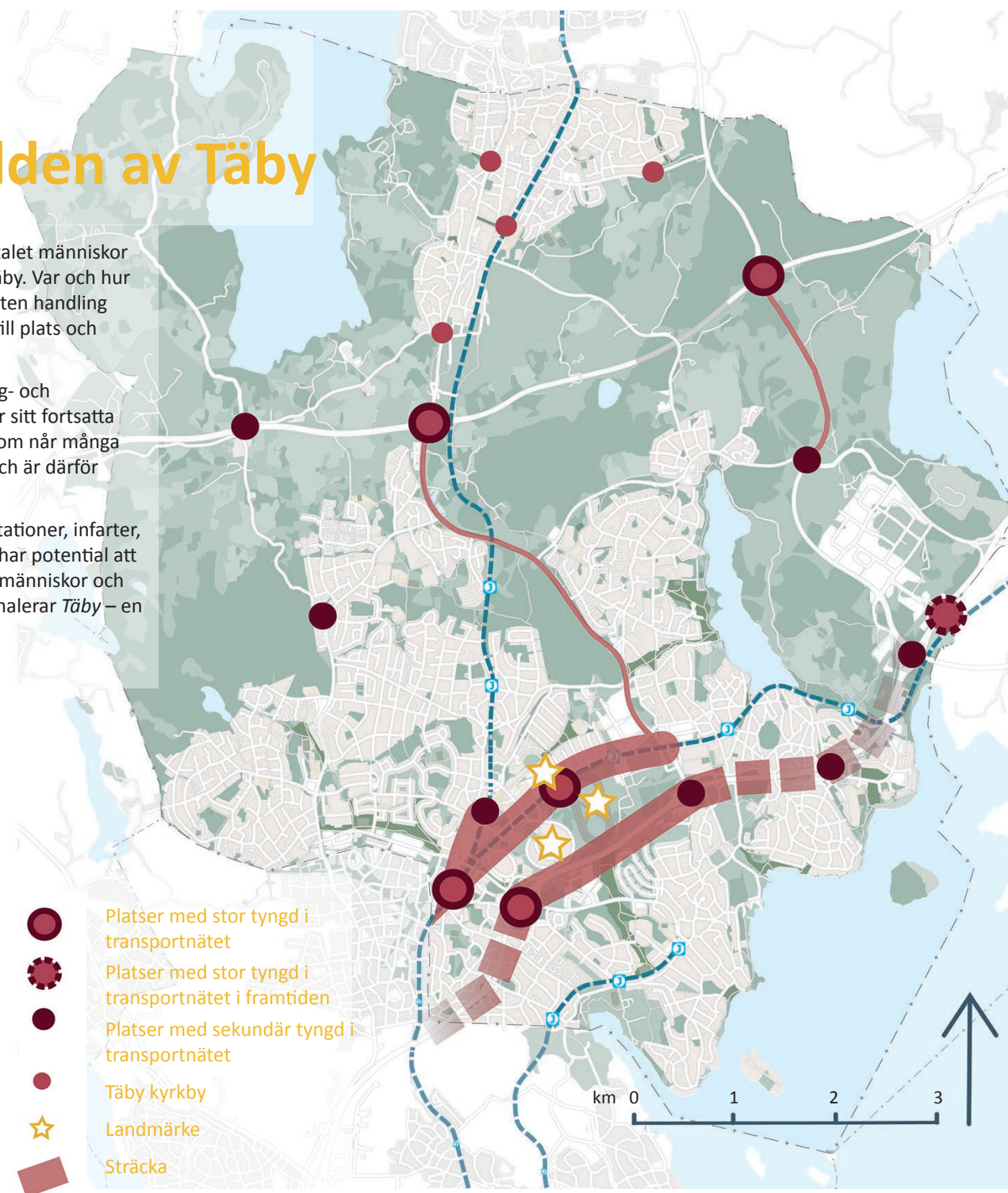
Läs mer i Tåbys översiktsplan *Det nya Täby. Översiktsplan 2010-2030*.

# ENTRÉPLATSER för att förstärka bilden av Täby

För att med så få åtgärder som möjligt nå det största antalet människor gäller det att fokusera insatserna på väl valda platser i Täby. Var och hur man väljer att göra dessa insatser bör vara en väl medveten handling vars utformning måste anpassas väl till så väl syfte som till plats och sammanhang.

Platser där många människor vistas och passerar som tåg- och busstationer samt platser där resenärer gör aktiva val för sitt fortsatta resande, som vid trafikplatser och rondeller, är platser som når många människor. De uppmärksammas i det dagliga resandet och är därför strategiskt viktiga för vilket intryck de ger av staden.

Kartan illustrerar större bytespunkter som tåg- och busstationer, infarter, trafikplatser samt E18 som är punkter och sträckor som har potential att ge en positiv första bild av staden. De når ett stort antal människor och ger en möjlighet att skapa igenkännbara platser som signalerar *Täby* – en chans som är för bra för att försumma.



Entréplatser/-sträckor i Täby.  
Underlagskarta Täby kommun, bearbetad version av Anna Jonsson